Niederland und Albion.

Eine Reise-Skizze

von

einem Reiseliebhaber.

Veritas odium parit, sed alma mater
est recti et boni.

Augsburg,
Verlag der Matth. Rieger'schen Buchhandlung.
1851.

Reise von Augsburg nach Mainz.

Im Monat Juni laufenden Jahres faßte ich den Entschluß, mein schon im verwichenen Jahr gehegtes Vorhaben einer Reise nach den Niederlanden bei Gelegenheit der Londoner Industrieausstellung auf England auszudehnen, und zu diesem Ende unter mehreren Anerbietungen von der Offerte einer Privatgesellschaft in London unter der Firma des dortigen Speditionshauses Wheatley und Comp. zur Aufnahme von fremden Besuchern London's in Beköstigung und Logis mit deutscher Bedienung und Führung für eine Woche gegen eine Aversalsumme Gebrauch zu machen. Ich löste deßhalb bei einem Unteragenten dieser Gesellschaft in Augsburg die vorgeschriebene Legitimationskarte, welche auch zu ermäßigten Dampfschifffahrtspreisen von Mainz nach Rotterdam mit der Düsseldorfer Dampfschifffahrtsgesellschaft, und von Rotterdam nach London mit den Seedampfbooten der Generalsteamnavigation-Compagnie

in London die Berechtigung verlieh', und setzte mich zur Reise in gehörigen Stand.

Mein Gepäck bestund in einem Felleisen, einem Ränzchen und einer Hutschachtel, wozu ich noch eine unter dem Rock über die Schulter zu tragende verschließbare lederne Geldtasche fügte, die jedem Reisenden in fremde Länder als sehr praktisch zu empfehlen ist. In dieser Tasche verwahrte ich nur mein Geld und meine Brieftasche mit Paß und ein paar Kredit- und Empfehlungsbriefen von einem hiesigen Wechselhaus für Nothfälle. Außer rheinischen und holländischen Guldenstücken versah ich mich größtentheils mit Goldstücken (Napoleonsd'or, 20 Frankenstücken) die allenthalben auf dem Kontinent, wie in England angenommen werden. Das rheinische, preußische und holländische Geld bringt man in England nicht an. Von meiner Reisetasche trennte ich mich in der Regel nicht, hatte auf diese Weise mein Geld immer bei der Hand, und war gegen jede Verlustgefahr bei den häufigen Umladungen des Gepäcks gesichert. Meine Bekleidung war bei der schönen warmen Witterung, die auf der ganzen Reise mit geringer Unterbrechung anhielt, leicht, mit Ausnahme eines warmen Beinkleids, welches bei Reisen auf dem Wasser nach meinen früheren Erfahrungen auf Rhein-

und Donaufahrten gegen die heftigen Windstöße bei schönstem Wetter unentbehrlich ist. Dazu hatte ich einen gefütterten Mantelpaletot bei der Hand, den man eben so wenig, besonders auf der See, wo die Windstöße bei reinstem Himmel eine so furchtbare Heftigkeit haben, daß man sich kaum aufrecht zu halten vermag, gerathen kann. Auf dem Kopf trug ich eine Tuchkappe und meine Waffen waren nur ein Stock und ein Parapluie.

So ausgerüstet verließ ich am 15. Juni Augsburg mit dem Nachmittagszug der Nürnberger Eisenbahn bis Nördlingen. Dort angekommen ging des Abends die Reise weiter mit einem Postomnibus die Nacht durch nach Heilbronn. Das Eintreffen in Heilbronn erfolgte pünktlich am 16. Juni in der Frühe vor dem Abgange des Neckardampfschiffs nach Heidelberg, auf welches ich sogleich mit meinem Gepäck überging. Das Dampfboot war so vollgepfropft von Reisenden, daß diese auf den Kajütentreppen stehen und sitzen mußten. Ich behalf mich möglichst auf einem Schiffstuhl in der Nähe der Dampfröhre, die auf den kleinen Neckar-Dampfschiffen keine so übermäßige Hitze verbreitet, wie auf den Rhein- und Seedampfschiffen; das Schiff entleerte sich aber unterwegs bedeutend an den verschiedenen Anlandeplätzen und durch Abholungen in Kähnen

von beiderseitigen Ufern. Die Fahrt auf dem Neckar bis Heidelberg ist eine der schönsten, die es gibt. Ich hatte sie schon vor acht Jahren einmal gemacht, allein die Schönheit der Ufer, Ortschaften und Berge mit einer großen Zahl neuer und alter Schlösser und Burgen gewährt immer neue überraschende Ansichten. Die Dörfer, Flecken und kleinen Städte, an denen man vorüber kömmt, sind stattlicher und ansehnlicher, als die solcher Art am Rhein, und gewähren, weil wegen der geringern Breite des Neckarflusses näher gerückt bei besserer Beleuchtung und Kenntlichkeit pittoreskere Ansichten. Es fehlen nur die schönen runden Thürme, welche den Rheinlandschaften und Burgruinen so viel Reiz verleihen. Die Schloßthürme an den Burgen bilden wie an den Donauufern bis nach Wien, Vierecke. Ausnahmen machen allenfalls nur das sogenannte Schwalbennest bei Neckarsteinach, und die polygonen Thürme des Heidelberger Schlosses. Die großentheils gemauerte Eindämmung der Neckarufer kann übrigens andern Uferversicherungen wirklich zum Muster dienen. In Heidelberg angekommen, stieg ich im Prinz Max, dem nächsten Gasthof bei der Anlände, ab, und gelangte mit dem Abendzug der Eisenbahn nach Mannheim, wo ich in dem mir schon von früher her bekannten

Hotel de Russie meine Einkehr nahm, und über Nacht blieb. Ich erging mich noch des Abends in dem schönen Mannheim, und besuchte die jetzt ganz vollendete, sehr imposante Kettenbrücke über den Neckar mit zwei grandiosen Pfeilern mit den badischen Greifen und andern Skulpturen verziert. Die Brücke dient auch für Fuhrwerk jeder Art, und hat deßhalb ansehnliche Breite und gewaltige Befestigungen.

Am 17. Juni blieb ich über Mittag in Mannheim, und fuhr Nachmittags mit einem Rheindampfschiff weiter nach Mainz. In einer Morgenstunde hatte ich noch in Mannheim das Rheinufer besucht, und war über die Schiffbrücke auf die pfälzische Rheinseite nach Ludwigshafen gegangen, das sich unterdessen sehr erweitert und verschönert hatte, und wo ich keine Spuren der Zerstörungen aus der Revolutionsperiode mehr wahrnehmen konnte. Ich würde mich noch weiter umgesehen, und auch den etwas entfernten Bahnhof der Berbacher Eisenbahn besucht haben, allein die zu drückende Hitze bewog mich zurückzukehren.

Die Rheinfahrt von Mannheim nach Mainz bietet außer den Ansichten von Worms mit seinem schönen alterthümlichen Dom mit Thürmen von dunkelrothem Sandstein, Oppenheim und Nierstein mit seinen lieblichen

Weingeländen, wenig Abwechslung. Die Ufer sind flach, und man hat nur die entferntern Gebirge, rechts die schöne Bergstraße und links die Vogesen mit dem domartigen Donnersberg beständig in Sicht. Mainz gewährt, wenn man sich ihm nähert, mit seinen Festungswerken, rothen Domthürmen und Riesengasthöfen am Rhein, einen feenhaften Anblick.

In Mainz bei guter Zeit angekommen, traf ich unter den palastähnlichen Gasthöfen am Rhein die Auswahl meines frühern, des englischen Hofes, der Rheinbrücke und Rheinthorwache gerade gegenüber, wo man wieder einmal österreichisches Militär in seinen schönen weißen Uniformen zu Gesicht bekam. Ich besuchte noch Abends den Dom mit seinen herrlichen Thürmen, bei welchem übrigens kein Haupteingang zu finden war, den Gutenbergsplatz mit dessen Bronzestatue und das schöne Café de Paris auf diesem Platz. In Mainz begann mein Reisekontrakt; ich begab mich deßhalb sogleich nach meiner Ankunft auf das Bureau der Düsseldorfer Dampfschifffahrts-Gesellschaft, die mit der Londoner Steamnavigation-Compagnie in Verbindung steht, und löste eine Karte für die ganze Wasserreise nach Rotterdam und London hin und zurück bis Mainz für einen Salonplatz.

Von Mainz nach Rotterdam.

Am 18. Juni des Morgens in aller Frühe wurde die Reise auf einem Dampfschiffe der Düsseldorfer Gesellschaft rheinabwärts bei herrlichstem Wetter fortgesetzt. Durch den Rheingau ging es noch ohne Sonnenbeleuchtung; die weitern berühmten Rheinufergegenden mit ihrer Masse von alten Burgen zeigten sich aber in den schönsten Tinten, und ich ließ mir deßhalb, wie ich es auf dem Wasser, wo etwas zu sehen ist, gewohnt bin, ohne an dem Mittagstisch Theil zu nehmen, ein Beefsteak bereiten, das ich mit einer Bouteille Rheinwein verzehrte. Letzterer hat sich seit meiner ersten Rheinfahrt sehr gebessert. Man bekömmt jetzt auf den Rheindampfschiffen sehr guten Wein. Die Dampfschifffahrtsgesellschaften mußten es in ihrem Interesse finden, für die Abstellung der frühern dießfallsigen Beschwerden Sorge zu tragen, besonders da die bloßen Lustfahrten auf dem Rhein an Zahl der Passagiere die eigentlichen Reisefahrten nach Holland und England bei weitem überbieten. Die Gesellschaften haben daher die Weinlieferung für die Restaurationen der Dampfschiffe selbst übernommen, und man wird schon in den Weinkarten

darauf aufmerksam gemacht, keine andere als mit dem Siegel der Gesellschaft petschierte Flaschen Wein anzunehmen.

Nachdem wir die letzten Rheinburgen, den Drachenfels am Siebengebirge und die Burg Godesberg bei Bonn passirt hatten, kamen wir in die völlige Rheinebene mit flachen Ufern, die sich mit geringer Ausnahme bis Rotterdam fortsetzten. Als wir Düsseldorf erreichten, war es schon völlig Nacht. Hier wurde das Schiff gewechselt und es ging dann, während ich mein Nachtlager auf einer Salonbank hielt, die Nacht durch fort. Auf die merkwürdige erste Gabeltheilung des Rheins im holländischen Gebiet werde ich auf dem Rückwege zurückkommen.

Wir fuhren am 19. Juni außer einigen Anlandungen zum Absetzen und zur Aufnahme von Reisenden auf dem nördlichen Gabeltheil, der den Namen Rhein beibehält, ununterbrochen beim Drususkanal, oder der neuen Yssel (der zweiten Gabeltheilung des Rheins) vorüber nach Arnheim und von da den Städtchen Wyk by Durstede, Kuilenburg, Viane und andern entlang bis Rotterdam, wo wir gegen Mittag an den Boompies, dem Landungsplatz an der Maas ankamen. Bei Wyk erfolgt nemlich die dritte Gabeltheilung des Rheins

und ein Arm desselben geht nördlich unter der Benennung „kromme Rhyn“ über Utrecht und Leyden in die Nordsee. Die Fortsetzung des Rheins von Wyk nach Rotterdam nimmt bei der dritten Theilung den Namen Leck an. Dieser vereinigt sich wieder oberhalb Rotterdam mittelst eines Arms der Waal (die Merve oder Mervede genannt) mit letzterer, nachdem diese weiter aufwärts bei Gorkum mit der Maas sich verbunden, und ergießt sich unter diesem Namen Rotterdam vorbei in die Nordsee.

Die Waal theilt sich, nachdem sie bei Gorkum die Maas aufgenommen, auch südlich in mehrere Arme, bildet ein merkwürdiges, vielverschlungenes Wassersystem, und bis zur Osterschelde, mit der sie sich vereinigt, südlich hinabreichendes Delta bei ihrer Mündung in das Meer.

Die flachen holländischen Ufer zeigen meist schöne, üppige Wiesgründe, die Ortschaften haben nette, saubere Häuser, und in ihrer wie in der Städtchen Nähe sieht man immer etwas Gebüsch, und regelmäßige Alleen, die Kirchthürme, selbst in den kleinsten Dörfern, sind meist von schöner gothischer Form, und dienen zur Zierde der Ortschaften und Gegenden. Bei Viane sieht man auf dem Leck in einer Entfernung von ein paar

Stunden gegen Norden sehr deutlich den gothischen Domthurm von Utrecht, und etwas weiter abwärts mündet in den Leck ein großer Kanal, an dessen Ende hart am Fluß sich ein holländisches Fort in runder Thurmform, wie ein Brückenkopf anzusehen, befindet.

Es war übrigens dort, als das Dampfschiff passirte, wie ausgestorben, und Niemand sichtbar. Möglicherweise war es ganz ohne Besatzung. Wie man sich Rotterdam nähert, mehrt sich das charakteristische der Ufergegenden, besonders nach dem Einströmen der Mervede und nach der Einfahrt in die Maas in Gebüschen, Alleen und früher schon vereinzelt vorgekommenen massiv von Stein gebauten Windmühlen.

Rotterdam.

Oberhalb Rotterdam am linken Maasufer passirt man eine der größten Maschinenfabriken Hollands und bekommt nicht weit entfernt diese zweite Hauptstadt mit dem stumpfen gothischen Thurme ihrer Hauptkirche, St. Laurent, wie ein Panorama in volle Sicht. Rotterdam

hat nemlich eine pyramidalische Gestalt, die Spitze nach Norden zu gekehrt, und man hat deßhalb von Seite der Maas herkommend, eine vollständige Ueberschau der Stadt. Vor derselben am Ufer der Maas befinden sich Kay's mit Alleen und Spaziergängen, den sogenannten Boompies, die sich auf der später von mir besuchten westlichen Seite des Stadtdreiecks fortsetzen. In die Augen fällt noch bei der Annäherung an der Ostseite der Boompies ein großes Gebäude, „die Marine", mit den dießfallsigen Amtslokalitäten, und auf dem linken Maasufer eine Schiffswerfte, wo gerade ein großes Schiff kalfatert wurde. Rotterdam ist ganz von großen tiefen Kanälen durchschnitten, welche mit kleinern und größern, ja mit den größten Seeschiffen angefüllt sind. Mitten in der Stadt auf der Erasmusbrücke über einen Maaskanal, wo die in Bronze gegossene Bildsäule des berühmten Reformators steht, sah ich die größten Schiffe in den Kanälen liegen. Am schönsten zeigen sich die Schiffe in dem Hafen an der Maas vor den Boompies und in dem großen Kanal an der Westseite, dem sogenannten Leuve Haven. Dort lagen, als ich ankam, lauter Dreimaster, meist Batavienfahrer, die in Bau und Zier den englischen nichts nachgeben. Die Ufer der Boompies und der Leuve Haven waren

damit wie garnirt. Unter denen vor den erstern befand sich ein ganz neues dreimastiges Schiff eines Rotterdamer Großhändlers, der „Nova Zembla", das in der Ausrüstung begriffen war, um nach Batavia in See zu gehen. Man muß dieses Schiff sehen, um sich einen Begriff von der Schönheit, Solidität und Zierlichkeit der holländischen Kauffahrteischiffe zu machen.

Beim Anlanden unseres Dampfschiffes an dem Landungsplatz der Düsseldorfer Dampfboote, siehe da lag schon in der Nähe an der Anlände der Londoner Steam-Navigation-Compagnie ein Londoner Seedampfschiff, mit dem ich den folgenden Tag über die Nordsee nach London fahren sollte. Ich war darüber erfreut, sollte übrigens noch von den Zudringlichkeiten in Seeplätzen sogleich bei der Ankunft einen Beweis bekommen. Das Dampfschiff füllte sich noch vor der Herausschaffung des Gepäcks mit Leuten, die den Reisenden mit großer Zudringlichkeit alle mögliche Anerbietungen machten, unter andern mit Wirthen, die ihre Karten anboten, und ihre Gasthäuser aufdringen wollten. Ich wählte indessen zuletzt einen dem Anlandeplatz gerade vis-à-vis gelegenen großen Gasthof, das „Hotel des pays bâs", wo ich sehr zufrieden war, und über Mittag eben so guten französischen Wein (Bordeaux) zu billigem Preis

bekam, wie auf der letzten Tour im Holländischen auf dem Düsseldorfer Dampfer. Dieß darf schon deßhalb nicht unerwähnt bleiben, weil alle andern Weine der hohen Verzollung wegen übermäßig theuer sind, und das holländische, wie das so betitelte bayerische Bier, das man in Rotterdam haben kann, kaum trinkbar ist, man also außerdem mit dem Getränk übel daran ist, wenn man nicht zu Genever und Grog seine Zuflucht nehmen will. Das Paßwesen ist in Holland noch im Schwang. Beim Anlanden zeigten sich sogleich ein paar Rotterdamer Polizeidiener, welchen ich meinen Paß übergeben, und ihn noch denselben Tag auf dem Polizeibureau, wo er mir nach London visirt wurde, wieder abholen mußte.

Nachmittags begab ich mich auf das englische Seedampfschiff, ließ mich als Passagier für den folgenden Tag einschreiben, übergab dem Kapitän meine Karte zur Visirung und erhielt eine zu einer Schlafstelle im Salon berechtigende Nummer. Das Uebernachten auf den Seedampfschiffen ist in dieser Beziehung etwas verschieden von dem auf den Flußdampfbooten. Auf letztern, wenigstens nicht auf den Rheindampfschiffen, werden keine besondern Bettstellen bereitet. Man behilft sich so gut man kann auf den mit Leder gepolsterten Salonbänken,

sucht sich wo möglich einen Eckplatz mit ein paar Polsterkissen zu verschaffen, was mir jedoch von Düsseldorf aus nicht glückte, so daß ich die Nacht sitzend auf einer Salonbank mit den ausgestreckten Beinen auf einem Schiffstuhl in meinen Paletot gehüllt, wiewohl ganz gut schlafend, zubringen mußte. Die Kajüte war ganz voll; es befanden sich unter den Reisenden mehrere Frankfurter Kaufleute und Patrizier, lustige Leute, von denen sich einer, ein riesiger Mann, wegen Mangel an Platz in der Mitte des Salons auf vier Schiffstühlen der ganzen Länge nach ausstreckte. Es blieben die warme Nacht durch ein paar Kajütenlucken offen, und man konnte die Nacht leidentlich zubringen. Anders ist es auf den Seedampfschiffen, diese haben doppelte Lucken, größere mit Glasfenstern zum Schieben, und kleinere von Holz. Letztere bleiben den Tag über offen, wenn die See ruhig ist, und auch die Glaslucken werden bei warmem Wetter geöffnet. Wenn aber die See unruhig ist und Wellen schlägt, und bei der Nacht jederzeit werden die doppelten Lucken hermetisch geschlossen, wodurch es bei warmer Witterung unerträglich warm im Salon wird, denn auch die Salonthüre wird bei jeder Beschaffenheit des Meers zur Nachtszeit geschlossen.

In der ganzen länglichen Runde des Salons werden Abends beim Einbruch der Dunkelheit Bettstellen mit Kissen und Decken in zwei Reihen übereinander aufgeschlagen. Wem keine Bettstelle zu Theil wird, der muß im Salon sich auf Stühlen behelfen, oder die Nacht auf dem Deck zubringen, wobei man sich aber, um ungefährdet zu bleiben, gegen die scharfe Seeluft sehr warm kleiden muß. Mich traf in der Ueberfahrtsnacht ein Bett in der untern Reihe, ich konnte es aber dort vor Hitze nicht aushalten, tauschte deßhalb mit einem Stuhlschläfer, dem es um ein Bett zu thun war, und verbrachte die Nacht auf ein paar Stühlen ausgestreckt. Man hat in den Seedampfschiffen neben den gewöhnlichen Schiff= oder Feldstühlen auch noch Sessel mit Lehnen. Morgens in der Frühe werden die Bettstellen mit den Betten weggeschafft, und der Salon mit den gepolsterten Seitenbänken wieder hergestellt.

Um den Jupiter pluvius und den Neptun günstig für mich zu stimmen, brachte ich ihm noch an demselben Nachmittag, wo ich das Schiff besuchte, ein Trankopfer. Ich versuchte zum erstenmal den feinen englischen Porter, sogenannten „Imperial Stout“ und feines Ale in ein paar halben Fläschchen, welche mit kumpigen

Stengelgläsern kredenzt wurden. Ich fand den Ruf dieses berühmten, starken Biers vollkommen gerechtfertigt, sowie den des Chesterkäses, der noch feiner, ohne Schärfe und schmackhafter ist, als der Parmesankäse, und mit etwas Butter und Brod dazu verzehrt wurde. Pluvius und Neptun begünstigten mich wirklich außerordentlich. Ich hatte auf der Ueberfahrt wie auf dem Rückweg über die Nordsee das herrlichste Wetter, und keinen hohen Wellenschlag. Es war als wenn Neptun mit einem „quos ego“ über die Wellen gefahren wäre. Wir kamen daher auch nicht in den Fall, die Schiffslampe im Salon bei hellem Tage anzünden zu müssen. Nur der Aeolus bewies sich etwas feindselig durch heftige Windstöße von der englischen Küste her.

Abends erging ich mich noch in dem schönen Rotterdam, verschob aber den Besuch der nicht offen gefundenen Domkirche auf die Rückkehr, wo ich sie offen traf. Sie ist sehr groß, aber nicht ganz im gothischen, sondern mehr in neuerm Styl gebaut, enthält schöne Grabmäler von Admiralen, eine prachtvolle Orgel im größten Maasstabe, eine gleich einem etwas erhöhten Pult bemerkenswerth niedere Kanzel für den Prediger (die Holländer sind bekanntlich größtentheils der

reformirten Konfession zugethan), und statt der Sitze Strohstühle.

Schon in Rotterdam zeigt sich eine Aehnlichkeit im Häuserbau mit London. Die Häuser sind großentheils, wie es auch bei dem großen Gasthof meiner Einkehr der Fall war, von graubraunen Ziegelsteinen erbaut, was zwar keinen brillanten Eindruck macht, aber im Ganzen genommen bei den von außen ansprechenden Fenstern von ganz eigenthümlicher Konstruktion gut und solid aussieht. Bei den letztern sieht man keine Kreuzstöcke und Fensterflügel, sondern sie bestehen aus zwei einander ganz gleichen Fenstertheilen, jeder aus einem ganzen Stück in folgender Art: die obere Hälfte des Fensters bildet etwas vorstehend ein in vier bis fünf durch Bleiloth verbundene Scheiben in doppelter Reihe gebildetes, befestigtes ganzes Fensterstück, hinter diesem schließt sich das untere auf gleiche Weise gebildete, jedoch bewegliche untere Fensterstück an, welches in den hölzernen Hohlkehlen der Fensterrahmen hinter das obere Fensterstück auf- und abgeschoben wird. Nur auf diese Weise kann das Fenster geöffnet und geschlossen werden. Man kann den untern Fenstertheil zu jeder beliebigen Höhe bis zur Hälfte des ganzen Fensters in die Höhe schieben, wozu an dem untern Rahmen des Fensterstücks

zwei Hacken angebracht sind, und dieses Fensterstück bleibt dann in jeder Höhe stehen. Bei großen Fenstern, wie in meinem Gastzimmer im niederländischen Hof, geht das Fensteraufschieben nicht so leicht. Ich, ein Mann vom Grenadiermaaß, hatte zu thun, um damit zurecht zu kommen, und bei nassem Wetter muß es noch härter damit gehen. Wenn diese Fenster nebst ihrem guten Aussehen unstreitig größere Helle in den Zimmern verbreiten, so halte ich sie doch für zugig und der obere Theil ist festgemacht und kann nicht geöffnet werden.

Wir werden diese Fenster bald in London wiederfinden.

Das „ländlich, sittlich“ spielt zwar eine größere Rolle in dem Völkerleben, als man es für glaublich hält, allein bei Völkern, die wie die Holländer und Engländer so große Stücke auf die häusliche Bequemlichkeit und auf Gesundheit halten, kann ich diese Sitte der Fenstereinrichtung solchen Erfordernissen nicht entsprechend finden.

Von Rotterdam nach London.

Nach genommenem Frühstück auf holländische Art, Kaffee mit Brod, Salzbutter (die vortrefflich ist) und kaltem Fleisch, verfügte ich mich am 20. Juni mit meinem Gepäck auf das große, solid gebaute englische Seedampfschiff mit einer gewaltigen trefflichen Dampfmaschine. Sogleich beim Betreten des Schiffs fiel der Unterschied von den Flußdampfschiffen durch die am Vordertheil in der Nähe des Bugspriets aufgestellte und befestigte Boussole, die gleich ein paar in der Nähe stehenden kleinen Kanonen zu Signalschüssen mit einer Kappe bedeckt war, in's Auge, während mir die schmälere untere Gestalt des auf dem Kiel erbauten Seeschiffs, wie bei den Ostindienfahrern, früher schon bemerklich geworden war. Die Lenkung des Schiffs am Steuerruder ist dagegen wie auf den Flußdampfern auf einem erhöhten Sitz des Steuermanns mittelst eines mit Handhaben versehenen Rades eingerichtet. Das Schiff hatte außer seiner Equipage und einer ziemlichen Zahl von Reisenden mit ihrem Gepäck auch noch Befrachtung, und hierunter ein seltsames Gut in einer großen Menge verstrickter Körbe, die selbst einen

Theil des Verdecks einnahmen — noch alte holländische Kartoffeln von der letzten Ernte.

Die Fahrt von Rotterdam nach London über die Nordsee ist eine der längsten. Sie beträgt über dreißig deutsche Meilen und wird mit dem Dampfschiff gewöhnlich in zwanzig bis vierundzwanzig Stunden zurückgelegt. Der Seekrankheit und möglichen Stürme wegen wird sie in der Regel von den Reisenden gemieden, und diese gehen lieber über Calais, Ostende oder Antwerpen, wo man die Ueberfahrt nach Dover über den Kanal in drei und sechs Stunden und von Ostende direkt nach London in zehn Stunden machen kann. Dießmal war die Route über Rotterdam, wahrscheinlich, wie es bei mir selbst der Fall war, im Vertrauen auf die herrliche konstante Witterung besuchter. Ich für meine Person, mich gerne dem unterwerfend, was auch andere Reisende, die in so großer Zahl das Jahr durch diesen Weg machen, erdulden müssen, und jede dießfallsige Furcht für lächerlich haltend, wählte diese Route vorzüglich noch aus dem Grunde, um den erhabenen Anblick des offenen Meers auf der Nordsee zu genießen, welches auf den andern Ueberfahrtsstraßen, wo man, wenn man die Abfahrtsküste kaum aus den Augen verloren, das gegenseitige Ufer wieder in Sicht bekömmt, nicht so leicht möglich ist.

Nach zehn Uhr morgens fuhr das Dampfschiff ab, und wir hatten mehrere Stunden zu thun, bis wir Delftshaven, Schiedam, Vlaardingen und Maasluis vorüber an die Mündung der Maas und in die Nordsee kamen. Schon hier überrascht den Neuling das einerseits offene Meer, das sich vor uns, in leichten Wellen sich kräuselnd, unermeßlich ausdehnte. Nicht vergleichbar ist jedoch dieser Anblick mit der gänzlich offenen See, diese Schau, wie sie sich uns nach einigen Stunden nur mit Himmel und Wasser darbot, ist überwältigend. Ich genoß sie auf der erhöhten Gallerie des Kapitäns in vollen Zügen. Anfänglich hatten wir bei der Ausfahrt aus der Maas nur ein einziges mit vollen Segeln die Wasserstraße vor uns fahrendes Schiff in Sicht, wir hatten es aber mit unserm Dampfer schon in einer halben Stunde überholt, und es verschwand dann seitwärts, wahrscheinlich der Küste von Kent zusegelnd. Es ist ein ganz eigenes Gefühl, sich so mitten auf dem Meere in einem vereinzelten Schiffe zu finden. Aus der Betrachtung dieses einzigen Naturschauspiels von See und Himmelsgewölbe, dem sich später noch der Sonnenuntergang beigesellte, wurde ich unangenehm durch heftigen Gegenwind und starke Windstöße geweckt, worauf der Mate, der zweite Befehlshaber

des Dampfers die Gallerie bestieg, die ich und andere räumen mußten, und das Kommando an die Mannschaft richtete, der Kapitän beschäftigte sich mit schriftlichen Arbeiten. Eine Zeltdecke über dem Verdeck gegen die Sonne mußte weggenommen werden, weil sich der Wind zu stark darin fing, und die Schiffsbewegung hemmte. Das Schiff fing an zu schwanken, und ich konnte mich plötzlich eines Taumelns nicht erwehren, so daß ich mich anhalten mußte. Es stellte sich auch einige Ueblichkeit ein, allein ich bewältigte diesen leichten Seekrankheitsanfall schnell durch ein Fläschchen Porter und etwas Chesterkäse, die wie Arznei wirkten, und blieb dann auf der Hin- und Rückfahrt von weitern Anfällen glücklicherweise verschont, mit Beobachtung der jedem Seereisenden zu empfehlenden Vorsicht, auf dem Meer nicht viel Speise, und außer einem guten Glas Wein oder Porter, und etwa einem Glas Brandy mit Wasser und Zucker wenig Getränk zu sich zu nehmen. Wir bekamen bei Tag kein Schiff mehr zu Gesicht. Wahrscheinlich war es auf den andern Routen frequenter, denn nach statistischen Verläßigungen sollen in den Hafen von London, in dem mit den Dock's immer einige hundert Schiffe liegen, täglich circa fünfundzwanzig bis dreißig Handelsschiffe einlaufen. Wahrhaft

lächerlich war mir deßhalb an meinem Ueberfahrtstag der vielleicht zufällig so isolirte holländisch-englische Kartoffelverkehr.

Der Fall minderer Zu- und Abgänge von Schiffen in einem Welthandelshafen wie London, in den jährlich viele tausend Handelsschiffe einlaufen, mag sich zu bestimmten Zeiten des Jahrs, besonders bei Schiffen aus fremden außereuropäischen Ländern, aus Ost- und Westindien öfters ereignen, weil sich die Schifffahrt nach der Jahreszeit, der Beschaffenheit des Meers in derselben und nach den Passatwinden richten muß. Auf diese Weise werden zu gewissen Perioden ganze Züge von Kauffahrteischiffen ankommen und abgehen, und zu manchen andern Zeiten wenige oder gar keine. Auch scheint, ohngeachtet die Navigationsakte bekanntlich aufgehoben wurde, der Handelsverkehr in England zur See meist durch englische Schiffe vermittelt zu werden; ich selbst bemerkte bei meiner Ankunft in London, wie während meines Aufenthalts und bei der Abreise außer ein paar Schiffen mit preußischer Flagge, keine fremdländischen Schiffe.

Beim Eintritt der Dämmerung und Dunkelheit konnten wir auf unserm Dampfer gegen Nordwesten hin, ehe noch die englische Küste von Essex sichtbar

wurde, bei dem schönsten reinsten Sternenhimmel mehrere Leuchtfeuer von Leuchtthürmen der Küste her deutlich erkennen. Der Einbruch der Nacht trieb mich in den Salon, wo ich auf die schon erwähnte Weise die Nacht ganz gut schlafend zubrachte.

Einlaufen in die Themse.

Am 21. Juni bei Sonnenaufgang war ich wieder auf dem Verdeck, und konnte das herrliche Auftauchen der Sonnenscheibe aus dem Meer noch bei offener See sehen. Es dauerte aber nicht mehr lange, daß die Küste von England nordwestlich, und im Südwesten in der Grafschaft Kent sichtbar wurde. Noch ein paar Stunden, und wir liefen in die Themse ein, die bei ihrer Ausmündung in die Nordsee eine starke Stunde Breite haben mag. Dieser Zeitpunkt gibt sich durch die beiderseits hervortretenden Küsten und durch den Umstand zu erkennen, daß an beiden Küstenseiten jedoch mehr gegen die Mitte des Stroms zu die Wacht- und und Signalschiffe, die mit ausgespannten Segeln vor

Anker liegen, beginnen, und in Zwischenräumen von einigen hundert Fußen in sehr großer Zahl bis gegen Woolwich hin sich fortsetzen. Weder diese Schiffe noch ihre Takelage sind schön, man nimmt dazu wahrscheinlich alte Schiffe, die man zu sonst nichts mehr brauchen kann. Man sah an der äußersten Spitze von Kent Sheerneß liegen, und kam Gravesend, einem schönen Städtchen, vorbei, dem ein Fort, Tilbury in Essex, gegenüber liegt, gegen Woolwich zu. Die Themseufer näherten sich immer mehr, und die Landschaften in Essex und Kent waren schon deutlicher zu erkennen. Besonders die der letztern Grafschaft gewährten einen den Rheingegenden ähnlichen lieblichen Anblick, und üppige Felder und Wiesen waren beiderseits zu sehen. Gegen Woolwich hin wurde es schon lebhafter auf der Themse, und so nahm der lebendige Schiffsverkehr immer zu bis in den Hafen von London.

Woolwich ist eine sehr ansehnliche Stadt von großer Wichtigkeit für die englische Flotte mit seinen Kanonengießereien, Arsenal, Schiffswerften und vielen dazu gehörigen Anstalten und Baulichkeiten, dehnt sich in großer Weite an der Themse aus, präsentirte sich aber mit seinen nicht hohen, unansehnlichen Kirchthürmen mit niedrigen Spitzdächern und der grauen Farbe des

größten Theils seiner Gebäude bei dem etwas duftigen Morgen gerade nicht auf das vortheilhafteste. Von da kommt man nach dem kleinern Greenwich, auf derselben rechten Themseseite gelegen. Hier fällt das prachtvolle Seehospital mit zwei schönen Thürmen, ehemaliger Residenzpalast der Königin Elisabeth, mit großem Park und Sternwarte in's Auge, von welch' letzterer die Engländer ihren Meridian berechnen. Von da an folgt auf beiden Seiten der Themse, besonders auf der rechten über Deptford eine fortgesetzte Häusergarnitur der Themseufer mit Schiffsdocken bis zu den großen Westindiadock's, den einen derselben zur Löschung von Waaren aus Westindien, den andern zur Ladung für auswärts. Alle ankommenden Schiffe müssen im Customhouse, dem großen prächtigen Zollgebäude mit einer Säulenkolonnade in der Nähe der Londonbrücke ihren Zoll entrichten, und bleiben dann entweder im Hafen, oder vertheilen sich in die für die verschiedenen Weltgegenden bestimmten Dock's, die Ost- und Westindiadock's oder in die St. Katharine- und Londondock's und andere, ungeheure Bassin's mit riesigen Waarenlagern, unter welchen die Westindiadock's die größten sind. Ueber Deptford hinaus macht die Themse eine große Schlangenwindung, man kömmt in den sogenannten

Pool, den Hafen von London, der bis zur Londonbrücke reicht, und hat hier in den vielen Schiffen, die sich dem Auge zeigen, und durch welche sich das Dampfschiff windet, und in dem unbeschreiblich lebhaften Verkehr und Gewimmel auf dem Fluß und an seinen Ufern ein anschauliches Bild des großartigen Welthandels der Stadt London. Zu anderer Zeit mag vielleicht die Zahl der Schiffe noch größer und der Mastenwald noch dichter sein, als ich sie bei meiner Ankunft traf, der Eindruck, hauptsächlich des Verkehrslebens bleibt immer ein unvergeßlicher.

Ankunft in London.

Nach zehn Uhr des Morgens landeten wir an dem Landungsplatz der Generalsteamnavigation-Compagnie dem Catharine-Wharf in der Nähe des gleichnamigen Dock's und des Tower's, eines hohen mit vier Thürmen an den Ecken versehenen Kastells. Wir hatten des widrigen Winds wegen 24 Stunden zur Ueberfahrt gebraucht, auf dem ganzen Wege jedoch nicht den

geringsten Anstand gehabt. Ich muß deßhalb der Tüchtigkeit des Dampfers und der Geschicklichkeit der Schiffsleitung um so verdienteres Lob spenden, als die Wasserstraße nicht so ungefährlich ist, indem nicht nur beim Ausfluß der Maas in die Nordsee sich Sandbänke befinden, sondern auch die Küsten von Essex und Kent ganz davon bedeckt sind, und namentlich die Einfahrt in die Themse durch beträchtliche Sandbänke verengt wird. Lootsen sah ich weder an der holländischen noch an der englischen Küste auf unserm Schiff.

Am Landungsplatz war ein wahres Menschengetümmel, aber kein Polizeibediensteter war zu sehen. Niemand wurde nach seinem Paß befragt, ich unterließ es deßhalb auch, ihn bei dem bayerischen Gesandten oder bei dem Handelsconsul, wo man einige Schillinge dafür bezahlen muß, visiren zu lassen, und kam doch bei der Rückkehr in Rotterdam unbeanstandet durch. Er wurde mir ohne Weiteres und ohne Visa von London unentgeldlich zur Rückreise visirt, es fragte mich aber auf dem ganzen Heimweg Niemand mehr darnach.

Die Reisenden stiegen aus ohne ihr Gepäck, das besonders herausgeschafft wurde in die Douane und wurden in ihrer Zahl von 40 bis 50 Köpfen in ein oberes Gemach in dem Zollgebäude gewiesen. Hier

gab es eine Geduldprobe. Von dem Zimmer, in dem wir waren, führte eine Treppe aufwärts in ein anderes Gemach, und einen großen Saal, in dem sich die Douanenbeamten befanden. Es dauerte geraume Zeit, bis das sämmtliche Gepäck durch einen andern Eingang in den Saal geschafft und aufgestellt war. Nun erschien ein Douanier auf der Treppe, und las von einer Liste die Namen der Reisenden ab. Es wurde jedesmal nur einer aufgerufen und die Treppe hinauf in den Saal zur Visitation und Abfertigung eingelassen. Es hatten sich mir noch zwei Passagiere, Kaufleute aus Landau und der Schweiz bei derselben Unterkommensgesellschaft wie ich engagirt, zugesellt, und wir verabredeten uns, daß der zuerst bei der Douane Abgefertigte auf die andern warten, und unterdessen für ein Cab, einen einspännigen Wagen für uns drei und unser Gepäck sorgen solle. Dieses Loos traf mich, der ich einer der zuerst Aufgerufenen war. Ich mußte meine Gepäckstücke öffnen, da ich aber außer der für den Selbstverbrauch freien Zahl von Cigarren nichts Mauthbares bei mir hatte, so deklarirte ich dieß dem Beamten, war daher schnell abgefertigt. Zu meinem Erstaunen mußte ich aber für die Visitation, die sonst unentgeldlich vor sich geht, und zwar für jedes meiner drei

Gepäckstücke einen Schilling bezahlen, und dazu noch dem Träger des Gepäcks nur die Treppe hinab in die Zollhalle einen halben Schilling. Indignirt über diese Geldschneiderei miethete ich ein Cab, das auch für die Person einen Schilling kostete, und es währte im Ganzen ein paar Stunden, bis wir zum Wheatley'schen Geschäftsbureau in der Leadenhallstreet und von da in das uns bestimmte Privathôtel auf dem Devonshire-Square abfahren konnten. Das Hôtel war gut aussehend, mitten in der City und in der Nähe einer Hauptstraße, der Bishopsgatestreet. Wir machten die Pränumerirung der Akkordzahlung ab, restaurirten uns durch ein gutes Frühstück, und wurden dann, da das Hôtel ganz überfüllt war, in einem benachbarten Haus, das der Wirth noch dazu gemiethet hatte, untergebracht.

Mich traf es, daß ich mit einem kurhessischen Justizbeamten dasselbe Zimmer parterre bewohnen mußte, welches ich lieber wählte, als die schlechtern in den obern Etagen, und nach einigen Tagen, wo der kurhessische Beamte abreiste, allein eingeräumt erhielt.

Die Themsebrücken.

Der Mittagstisch fand nach englischer Sitte erst gegen Abend statt. Ich hatte also noch den Nachmittag zu meiner Disposition. Ich benützte ihn dazu, um sogleich mit dem Besuch der sehenswerthesten Partie von London, den Brücken über die Themse den Anfang zu machen. Ein kleiner Jockey des Wirths diente mir zum Führer. Wir durchkreuzten die große Bishopsgatestreet, wo der Menschen- und Wagenverkehr ungeheuer war, und ich den ersten Begriff von dem Straßenleben in London bekam, und gingen durch mehrere nicht viel weniger belebte Citystraßen der Themse zu. Wir kamen in Fishstreethill an dem sogenannten „Monument" einer kannelirten über 200 Fuß hohen Säule auf hohem Postament oben mit einer Flammenvase und mit einer Gallerie versehen, vorüber. Sie ist besteiglich, und auf dem Piedestal ist die Veranlassung ihrer Errichtung, die große Feuersbrunst von 1666, die hier endete, mit dem etwas komischen Schluß zu lesen „to mount" (zu besteigen) sechs Pence. Doch dieß ist landessittlich. Ueberall muß gezahlt werden, wo man etwas sehen will, und dem Engländer ist es lieb, auch

sogleich zu lesen, wie viel er zahlen muß. Nicht weit davon nimmt die prachtvolle erste Brücke über die Themse, die neue Londonbrücke von Granit ihren Anfang. Sie hat wie die meisten Themsebrücken über vierzig Schuh Breite, beiderseits treffliche bequeme Trottoirs, und die mehrere Schuh dicke Brüstung eine Höhe, die mir bis zum Kinn reichte. Ostwärts ist die Aussicht von dieser Brücke auf den Hafen mit seinem Mastenwald, auf das riesige Customhaus, das Monument und den Tower unvergleichlich.

Westlich übersieht man schon einen Theil der Stadt, die Paulskirche ist aber noch zu entfernt, wir werden ihr erst auf andern Brücken näher kommen, und auf der Brückenstrecke gewahrt man auf der Themse den lebendigsten Verkehr von vielen beständig auf- und abfahrenden kleinen Themsedampfschiffen. Es ist ein einziges Schauspiel. Wir gingen, als ich mich satt gesehen, über die Brücke in die Vorstadt Southwark und dort in einer Straße am Strande aufwärts zur zweiten Brücke, der Southwarkbrücke. Sie hat nur drei Bogen von Gußeisen, den mittlern mit einer Spannung von 240 Fuß Länge von herrlicher Konstruktion, und wird wohl die meisten der übrigen Brücken überdauern, die zum Theil wie die Waterloobrücke an einigen Bogen

schadhaft und wie die Blackfriarsbrücke, die sich auf der einen Seite gegen die Mitte zu bedeutend gesenkt hatte, in der Reparatur begriffen waren. Von der Southwarkbrücke gingen wir zur Blackfriarsbrücke. Diese drei von mir begangenen Brücken sind in der Mitte etwas erhöht und gebogen, und man hat von der letztern beiläufig in der Mitte von London eine herrliche Uebersicht der Riesenstadt, und etwas zur rechten Hand die beste Ansicht der Paulskirche mit ihrer trefflich in's Auge fallenden Kolonnadenkuppel. Von der Blackfriarsbrücke setzten wir unsern Weg fort zur Waterloobrücke. Diese ist von Granitquadern erbaut, über 2000 Fuß lang, sich nemlich in beide Stadttheile mit ihren Bogen fortsetzend, ist in der Mitte nicht erhöht, sondern geht in gerader ebener Richtung in derselben grandiosen Konstruktion wie die vorhergehenden Brücken von einem Ufer zum andern und bietet zur Rechten auf der Stadtseite eine schöne Ansicht des Sommersethauses, eines frühern Palasts der Königin Elisabeth. Von da kamen wir zur Hungerfordsuspensionbrücke, einer Hängebrücke in drei Bogen für Fußgänger von Brunel, dem Erbauer des Tunnel's, von dem weiter unten die Rede sein wird, errichtet. Hier, wie auf der Waterloobrücke wird ein Brückenzoll von einem halben Penny erhoben.

Endlich gingen wir von hier zu dem letzten Ziel meines heutigen bei dem warmen Wetter ziemlich anstrengenden Nachmittagsspaziergangs zur Westminsterbrücke, die alt ist, abgetragen, und durch eine neue ersetzt werden soll.

Wir erquickten uns in einem Kaffeehaus auf der Southwarkseite durch ein Fläschchen imperial Stout und gingen dann über die Brücke, an deren Ende auf der linken Seite die prachtvolle Themsefronte der neuen Parlamentsgebäude in einer Flucht von dreiunddreißig Fenstern mit zwei Etagen sich zeigte. Sie sind von graubraunen Bruchsteinen im zierlichsten gothischen Styl mit vielen großen und kleinen Thürmen und Thürmchen mit feinen durchbrochenen Verzierungen von dem englischen Ingenieur Barry erbaut. Ich begnügte mich vor der Hand mit dem Ueberblick, kam erst später in das Innere und verfolgte nun den nächsten Rückweg zu meinem Hôtel.

Englischer Tisch.

Des Abends versammelte sich die ganze Akkordgesellschaft von ziemlich bunter Zusammensetzung, wie an

einem Badeorte über dreißig Personen stark zum Mittagstisch in dem Speisezimmer. Es waren darunter mehrere Preußen, unter andern ein junger Mann aus Danzig, einige Bayern aus Passau, Landau, und ich aus Augsburg, ein Beamter aus Kurhessen, ein junger Kaufmann aus der Schweiz, ein Frauenzimmer aus Mainz, ein Postmeister aus Siebenbürgen, ein Heidelberger Student, und die Schwiegereltern des Wirths. Das Essen bestehend hauptsächlich aus Beef, und Hammelsbraten mit dem Gemüs (Pflückerbsen) zum Braten, einer Zwischenspeise und Dessert ganz nach englischer Art war gut. Nicht gut aber das Getränk, bestehend in ordinärem Ale oder Schenkporter, und eben so nicht gut ausgebacken das Waizenbrod. Das Brod zu dem sehr guten Kaffee beim Frühstück war besser. Die Engländer essen zwar mehr Fleisch als Brod, allein es spielt doch eine Hauptrolle beim Frühstück, und bei dem als Nachtessen dienenden Thee, der von uns erst um neun, zehn Uhr und noch später Nachts genommen wurde, wo es mit Butter, Chesterkäse, Eiern und kaltem Braten gegessen wird. Wein zu trinken war mir bei der großen Hitze nicht entsprechend, und ich trank nur hie und da ein Stengelglas Portwein oder Sherry. Beide gewöhnliche Sorten sind stark und theuer, französische

und Rheinweine aber von übermäßigem Preis. Das Dienstpersonal bestand aus Deutschen, und auch die Führer, die den nächsten Morgen ihr Geschäft begannen, sprachen deutsch.

Das Straßen- und Volksleben in London.

Nach Tisch erging ich mich trotz großer Ermüdung von meinem mehrstündigen Spaziergang und von den Reisestrapazen noch etwas in der nahen Bishopsgatestraße ganz langsam meinen Weg verfolgend, das Straßenleben beobachtend, und die Gebäude, ihre Inschriften und Shop's musternd. Der Verkehr auf der Straße war immer noch lebhaft. Bei meinen spätern vielen Besuchen der Hauptstraßen, der Cheapside, Oxfordstraße, Piccadilly und Regentsstraße in frühern Tagesstunden war das Menschengedränge auf den beiderseitigen Trottoirs und das Wagengefahre in der Mitte der Straße ungeheuer. Auf der einen und andern Seite fuhren die Omnibusse, Cab's und Cabriolet's in entgegengesetzten Richtungen in raschem Trabe besonders

von der Industrieausstellung her und dahin, in unabsehlichen Zügen, und in der Mitte der Straße ging das Frachtfuhrwerk im Schritt mit großen starken Pferden, die gewöhnlich zu drei hinter einander gespannt waren, und zweiräderige bepackte Karren zogen. Die Personenfuhrwerke fuhren trotz des scharfen Trabs mit solcher Präcision, daß keine Irrungen entstanden, von welchen ich während meines ganzen Aufenthalts und vielen Verweilens auf den Straßen kein Beispiel erlebte, auch des Morgens nicht, wo das Strömen der Fußgeher auf den Seitenwegen und die fast ununterbrochenen Wagenreihen in den frequentern Stadtgegenden in der Nähe der Paulskirche, der Börse und Bank, in der Cheapside und in der Oxfordstraße stärker sich drängen. Die Engländer haben in dieser Beziehung sehr viel Geschick, und man wird auch auf den Trottoirs nicht gestoßen, wenn man nur etwas vorsichtig ist. Blos wenn ich ein Haus oder einen Shop mit Waaren und ihrer fast durchaus schönen in's Auge fallenden Aufstellung etwas genauer betrachten, und mich von dem furchtbaren Getöse und Geschnurre erholen wollte, lehnte ich mich an den ersten besten Laternenpfahl, und ließ das Menschen- und Wagengedränge an mir vorüberbrausen. Man macht sich kaum einen Begriff von

diesem unaufhörlichen Lärmen und Tosen, wenn man nicht selbst mitten darunter ist. Die Omnibus sind durchaus sehr schöne zierlich gebaute Wagen, und keine solchen Rumpelkasten, wie man sie hie und da in Deutschland zu sehen bekömmt, letztern auch darin unähnlich, daß sie sehr schön und bunt lakirt, in schönster Schrift meist in Goldlack mit Inschriften über die Stadtgegenden, wohin sie fahren, und im Innern des Wagens mit einer Blechtafel über die Fahrpreise versehen sind, die die Führer bei namhafter Strafe nicht überschreiten dürfen, in welcher Hinsicht man sich bei einer Beschwerde nur die Nummer des Wagens, und diejenige, die der Kutscher wie eine Medaille am Rocke tragen muß, anmerken darf. Die Omnibus waren größtentheils ganz voll, und hatten so zweiundzwanzig Personen aufgepackt, zwölf im Innern des Wagens, drei mit dem Kutscher in der Mitte oben vorne auf der Imperiale und seitwärts derselben auf jeder Seite drei Personen, endlich noch einen Diener am Schlage, beim Ein- und Aussteigen, und zum Geldempfang, der, wenn der Wagen noch nicht voll ist, im Vorbeifahren durch Aufheben der Hand und der Finger die Zahl der noch freien Plätze anzeigt. Und eine solche schwere Last wird nur von zwei Pferden in starkem Trabe gezogen. Aber was für

Pferde! Man sieht ihnen schon ihre treffliche Race und ihr Vermögen an. Ich stieg, wenn ich mich eines Omnibus bediente, was nicht oft geschah, gewöhnlich in der Nähe der Börse ein, mußte aber wegen dem Gerenne und Getöse sehr achtsam und schnell bei der Hand sein. Zwischen den Omnibus fahren Cab's und Cabriolet's, beide einspännige Gabelfuhrwerke. Erstere sind im Fond des Wagens und rückwärts mehrsitzig, letztere aber, sehr elegant ausgestattet, haben eine eigenthümliche Konstruktion. Sie sind zweiräderig, der Wagenkasten hängt sehr niedrig oberhalb etwas nach hinten zu, wenn er besetzt ist, und unten nach vornen kaum 1½ Schuh über dem Boden, und der Kutscher sitzt hinter dem Wagenkasten auf einem etwas erhöhten Bock mit den Leitriemen über den Wagen weg. Diese Wagen, eine neue Erfindung, sollen nicht umwerfen, und es steht außen darauf in Goldschrift „Conveyance-Safety-Compagnie" (Fahrtsicherheits-Gesellschaft). Eine große Zahl Omnibusse wurde nur für die Ausstellung bestimmt, und vielleicht auch erst neu gebaut, mit der Hauptinschrift in Goldlack auf der Mitte des Wagens „to the Exhibition" neben andern Goldinschriften über die Fahrten in verschiedenen Stadt- und Vorstadtgegenden, womit der ganze Umfang des Wagens garnirt ist.

Andere solche Wagen führen wieder nur die Hauptinschrift „Wellington", das heißt nemlich bis zu der bronzenen Reiterstatue des Herzogs von Wellington auf der Eingangspforte zum Greenpark, von wo es nicht weit zum Hydepark und zum Ausstellungsgebäude ist, und allenfalls zurück zu der zweiten Roßbildsäule Wellington's vor der Börse in der City. Vis-à-vis vom Greenpark-Eingang, am Anfang der Piccadilly, steht der einfache Palais Wellington's mit schöner jonischer Säulenfronte, das sogenannte Apsleyhaus, und der alte Held kann, wenn er an's Fenster geht, sich selbst in Bronze zu Pferde sitzen sehen.

Selbst das Frachtfuhrwerk hat braunlackirte Karren bei besondern Gütern oft mit schönen Inschriften und mit Verzierungen. Dabei ist das Geschirr der Kutscherfuhrwerke von einer Schönheit und Eleganz, wie man sie bei uns nur bei Herrschaftsequipagen sieht.

Die Häuser in der City sind meist von grau- und gelbbräunlichen Ziegelsteinen erbaut, mit den von außen schönen Schiebfenstern, wie ich sie oben als in Rotterdam einheimisch beschrieb. Ich sah diese Fenster auch in andern, großartigern Stadttheilen außerhalb der City selbst bei den Palästen und Adelshäusern in der Oxfordstreet, Piccadilly, Pall Mall, und in der pracht-

vollsten aller Londonstraßen, der Regentstreet, angewendet, nur an dem Palast der Königin in Buckinghamhouse, waren andere Fenster, und auch an dem Apsleyhaus waren zwar in der bel étage Flügelfenster, aber schon in der zweiten Etage wieder Schiebfenster angebracht. Die Cityhäuser sind zwei- bis dreistöckig, enge aufeinander gedrängt, oft nur mit einer Breite von zwei, drei der schon beschriebenen etwas weiter als bei uns auseinanderstehenden Schiebfenster. Par terre der Häuser befinden sich größtentheils Shop's mit Waaren, die in der Haupthandelsstraße der City, der Cheapside, prachtvoll und in den andern Hauptstraßen gegen das Westende zu in Holborn, der Oxford- und Regentsstraße, wo die Gebäude immer ansehnlicher und palastähnlicher werden, wahrhaft großartig zu nennen sind. Auch in der Bishopsgate-, Fleet- und Strand-Straße sind die zahlreichsten Waarenläden. Zwischen diesen Waarenshop's zerstreut sind eine Unzahl von Gast- und Kaffeehäusern, beide mit Ausnahme der größern Logirhäuser, Tavernen und Gasthöfe meist klein und enge. Die Reunionen der höhern Stände finden in den zum Theil prächtigen, großartigen Clubhäusern in Pall Mall, Piccadilly und dem Westende statt, in welche man eingeführt werden muß, und zu deren

Besuch ich bei meinem kurzen Aufenthalt keine Zeit und Gelegenheit fand. Ich besuchte auf meinen Streifereien nur kleinere Inn's, Kaffee's und Getränkeshop's zur Erfrischung. In einem dieser Shop's hatte der Getränkeverkäufer eine Metallplatte vor sich, an der eine Reihe von Hähnen angebracht war. Er fragte, was ich wünsche, Portwein, Sherry, Brandy, Porter oder Ale. Ich ließ mir ein Glas Portwein geben. Er drehte einen Hahnen, und ich bekam ein treffliches Glas Wein. Anderwärts trank ich von den übrigen Getränken. Der Sherry (Xeres) ist sehr stark und gut. Brandy wird sehr viel getrunken. Es ist starker Cognac, der vierte Theil eines Schoppenglases wird damit gewöhnlich gefüllt, und in den Rest des Glases Wasser zugegossen. Der gewöhnliche Schenkporter ist bei weitem nicht so gut, als der feine Stout in Flaschen. Derselbe Fall ist es bei dem gewöhnlichen Schenkale, wiewohl dieses etwas besser und angenehmer zu trinken ist, als der Schenkporter. Bei warmem Wetter oder gar großer Hitze ist es eine wahre Noth für den Fremden mit den Getränken in London. Das Wasser ist nicht sehr gut und frisch, also auch nicht zu Zucker=, Orangewasser und Limonade, und alle Spirituosa sind stark und brandig, passend zwar für die ordinäre eng=

lische Witterung, aber nicht für warmes Wetter, wo man der Labung entbehrt. Soda= und Selzerwasser kann man auch nicht für gewöhnlich trinken, das Schenkale bleibt also die einzige Zuflucht.

Gewöhnlich ging ich Abends nach vollbrachtem Tage=werk in ein kleines Inn von Barklay und Perkins, der bekannten berühmten und durch die ꝛc. Haynau'sche Mißhandlung berüchtigten Brauerei, unter deren Firma sich eine Menge Gastwirthschaften in London befinden. Diese war in der Bishopsgatestraße, das Gastzimmer enge, und wie in Verschläge getheilt, aber mit mehrern Zeitungen, unter andern Times und Morning chronicle versehen. Ich trank da in der Regel ein paar Schoppen Ale zu drei Pence das Glas, in schön geschliffenem Kelchglas servirt, rauchte dazu ein paar Cigarren und versuchte auch ein Stengelglas trefflichen Sherry zu vier Pence. Die anwesenden Engländer tranken Thee, Brandy und Ale, lasen Zeitungen und rauchten, wie es hier vielfältig gewöhnlich ist, aus etwa einen Fuß langen, etwas gebogenen, an dem Mundstück mit Sie=gellack versehenen weißen, holländischen oder kölnischen Pfeifen, die zur Auswahl in einem auf der Tischmitte befindlichen Gefäße in der Runde aufgestellt waren. Die Engländer gaben mir, wenn ich sie etwas auf

englisch fragte, Bescheid, sonst waren sie aber nach ihrer Gewohnheit gegen Fremde ziemlich einsylbig.

Auf den Cityhäusern mit Shop's, dem größern Theil, ist meist in schwarzer oder goldner Schrift, die schön in die Augen fällt, zu lesen, was in den Häusern zu haben, und zu verkaufen ist. Besonders schön nehmen sich die goldnen Inschriften über den Läden auf Glas und auf den Ladenfenstern aus, die mit dem Glas wie verschmolzen, glatt und glänzend erscheinen.

Die Londoner Polizei.

Man kann sich beim Durchgehen der Straßen für alles, was man zu kaufen, oder zu genießen sucht, sehr leicht zurecht finden, und bedarf dafür keiner Anweisung etwa durch die Policemen, die fast in jeder Straße zu finden sind, und auf Erkundigungen den Fremden Bescheid geben. Die Polizei in London scheint überhaupt sehr gut zu sein, wobei ich nur rücksichtlich des in Rinde und Krumme nicht sehr gut ausgebackenen

Waizenbrodes, und der Straßenreinigung, wovon später, eine kleine Ausnahme machen muß.

Nach einer neuern Organisation besteht nur mehr ein mehrere Tausende betragendes, von der Stadt und der Regierung besoldetes Corps von Policemen mit ihren obern Befehlshabern, die in in der ganzen Stadt zerstreuten Wachhäusern ihre Vereinigungspunkte haben. Sie sind dunkelblau gekleidet, mit runden Hüten, tragen ihre Nummer auf dem Kragen gestickt, und sind durchgehends stattliche wie aus einem Grenadiercorps ausgesuchte Leute. Bei einigen bemerkte ich Kuppeln um den Leib, aber keine Waffen, die sie vielleicht, wenn sie Arretirungen mit ihren Stäbchen mit der Königskrone vollzogen haben, an ihren Sammelplätzen zu sich nehmen. Vor diesen Stäbchen soll man bei der Berührung damit, wodurch die Verhaftung angekündet wird, großen Respekt haben, und Widersetzungsfälle selten sein. Ich bemerkte nichts dieser Art und trotz des größten Menschen- und Wagengedrängs keine Ruhestörung. Auch sah ich keine Bettler, und wurde in Stadt und Vorstadt nicht angebettelt. Eben so wenig Hunde, diese sind ganz von den Londner Straßen verbannt, und man könnte damit auch in dem ungeheuren Gewühl ohne Störungen nicht zurecht kommen. In

den nicht so gewühlvollen Straßen wird man nur, wie in andern großen Städten, von Burschen auf der Straße belästigt, die Eßwaaren, Orangen und dergleichen, dann Rasir- und andere Messer feilbieten, im Gehen die Messer aufmachen und hinhalten, und fast nicht wegzubringen sind.

Eine Judenspekulation.

Von Barklay- und Perkins-Inn kehrte ich Abends bei der hellsten Gasbeleuchtung der Bishopsgatestraße, die sich denken läßt, in mein Privathôtel zurück, nahm nach neun Uhr noch Thee mit Zugehör zu mir, zu dem sich die Compagniegäste partieweise einfanden, und ging dann zu Bett. Mein Zimmergenosse, der Kurhesse, lag schon im Bett, und wir lachten nur noch über die uns und jedem Theilnehmer bei der Ankunft bereitete Frappirung, daß wir, wie ich sogleich aus dem untrüglichen Gesicht des Commissionärs Kahn erkannte, in Judenhände gerathen waren. Ihm selbst war die Verlegenheit anzusehen. Der Wirth und sein

Personal waren, wie es schien, keine Juden, allein im untern Gastzimmer kehrten, wenn auch anständig aussehende, Juden ein, von welchen einer sich mir als Landsmann von Feuchtwang ankündigte, und mir auf meine Anfrage preußische Thaler in englische Schillinge umwechselte.

Die gedruckte Einladung zur Theilnahme an dieser Unterkommensgesellschaft war sehr lockend und solid, und ihre vielen christlichen Agenten und Unteragenten in Deutschland wußten wahrscheinlich der Mehrzahl nach eben so wenig, daß sie für Juden arbeiteten. Der Kurhesse bezeichnete deßhalb unser argloses Anlaufen als einen Verkauf an die Juden. So ergötzlich mir dieß war, so hatte es doch damit keine so große Gefahr, denn die Aufnahmebedingungen wurden erfüllt, das Logis war gut und reinlich, das Essen gut, nach englischer Art einfach und blos bei den Zwischenspeisen, Fisch oder Pudding abwechselnd, und nur die deutschsprechenden Führer waren auch sämmtlich Juden. Der Kahn soll ein Mainzer Jude sein. Ich machte von der Führung in Trupps zu mehrern Personen nur ein paar Tage Gebrauch, und fand mich dann allein mit einem Plane, mit Ausnahme einer einzigen Partie nach den Parlamentshäusern besser und mehr als in

Gesellschaft sehend, zurecht. In der City sind viele Juden einheimisch, worunter einer, Moses und Söhne, ein sehr schönes Haus und prachtvolles Waarenshop in der Nähe der Bishopsgatestreet hatte. Alle Juden, die ich in dem Hôtel sah, sprachen deutsch, und waren wahrscheinlich auch Deutsche. Die ganze Judenentreprise war hinsichtlich der Täuschung der Agenten und Theilnehmer, von welchen wahrscheinlich mancher, wenn er das Judenverhältniß gewußt, keinen Theil genommen hätte, komisch genug, allein so geht es zu in großen Seehandelsstädten, wo in der Regel Besitz und Geld den ersten Werth haben. In London kann eine solche Judenindustrie ihr ungestörtes Spiel treiben.

In der ersten Londner Nacht sollte ich eine Probe von der Richtigkeit meiner Meinung über den Zug der Schiebfenster bekommen. Mein Bett befand sich in der Nähe eines Schiebfensters, das ziemlich groß war. Ich hatte mich wegen der Hitze am vorhergehenden Tag nur leicht zugedeckt, erwachte in der Nacht und war an den Füßen ganz erkältet, so daß ich mich mit Rock und Mantel zu Füßen bedecken mußte, und erst als mein Zimmergenosse abreiste, und ich seine vom Fenster entfernte Bettstelle bekam, war ich verschont. Die Zugänglichkeit des Luftzugs bei solchen Fenstern muß auch

nothwendig mit dem Gebrauch und mit der Abnützung des Holzes in den Schiebern immer mehr zunehmen.

Die Weltindustrieausstellung.

Am 22. Juni sollte die Weltindustrieausstellung besucht werden. Nach dem Frühstück um acht Uhr morgens machte ich mich mit ein paar Genossen der Gesellschaft und einem Führer ohne weitere Theilnahme auf den Weg. Bei der Börse und Bank bestiegen wir einen Omnibus und fuhren zum Hydepark. Eine halbe Viertelstunde von dessen Eingang, Hydeparkcorner genannt, entfernt, befindet sich das Ausstellungsgebäude auf der Südseite an das Parkgitter und die vorübergehende Landstraße, die Knightsbridge, wo vis-à-vis eine Gardekaserne liegt, angränzend. Auf der Nordseite ist freierer Raum, und hier ist die Hauptfronte des Gebäudes gegen den sogenannten Serpentinefluß im Park zu. Wir näherten uns dem Bau von der östlichen schmalen Flügelseite her, wo er in seiner Konstruktion von ohngefähr zwei Fuß langen und nicht so

breiten durch Bleiloth oder ein anderes Bindungsmittel verbundenen Glasscheiben und dünnen, eisernen, zum Ablauf des Wassers hohlen Säulen in einer Breite von über hundert Fuß, und einer Höhe von in die sechzig Fuß einen seltsamen aber gerade keinen imponirenden Eindruck macht. Ein anderes ist es, wenn der über 1800 Fuß lange Riesenbau mit dem sogenannten Transsept, einem zu dem ganzen Gebäude ein Kreuz bildenden, über hundert Fuß hohen, durch eine Glaskuppel geschlossenen Mittelbau in der Fronte überschaut wird. Wir betraten des Gebäude bei der Kasse am Transsept. Der Eingang an der Kasse ist schmal und es kann immer nur eine Person mittelst eines metallnen Drehkreuzes an die Kasse kommen. Jeder Eintretende muß einen Schilling als Entreegeld auf den Zahltisch legen, denn gewechselt wird wegen des großen Zudranges nicht, und die Schillinge fallen so rasch auf den steinernen Tisch, daß man bei einem Wechsler, der Geld zählt, zu sein glaubt. Der Eintritt in den Transsept macht einen imposanten überraschenden Eindruck. Es befinden sich in demselben auf der Nord- und Südseite zwei sehr hohe alte Ulmbäume, die zum Park gehören, und die man in den Glasbau einschloß und überbaute, und im Hintergrund, dem Eingang gegenüber, noch

mehrere andere herbeigeschaffte Zierbäume, Palmen und Ziergewächse. In einiger Entfernung von den Ulmbäumen erheben sich in der Mitte des Gebäudes zwei große prächtige Fontainen mit hohem Wasserstrahl, der auf zwei große, dicke Glaskuppeln, die untere größer als die obere, herabfällt, und von diesen in ein Bassin herunterträuft. Dieß verbreitet schon eine angenehme Kühlung im Gebäude, das auch noch anderweit gelüftet werden kann. Zur Seite der Springbrunnen ist beiderseits eine Reihe von Statüen, unter andern Roßbildsäulen der Königin Victoria und ihres Gemahls, die schön gruppirt sind, und welchen die Ulmen, die Zierbäume und Gewächse zur hervorhebenden Staffage dienen. Ganz in der Mitte sind noch zwei sehr feine Glasgemälde, Porträts der Königin und des Prinzen Albert aufgestellt, die einzigen Gemälde, die sich in der Ausstellung finden. Nur Skulpturen sind zugelassen, Malereien aber ausgeschlossen. In dem Mittelgang durch das Transsept, wo die Ulmen und Springbrunnen stehen, muß man beiderseits einige Holzstufen hinaufsteigen, die zu den Gemälden und Statüen und in die sehr breiten Seitengänge der Flügelgebäude führen. An diesen Seitengängen sind die Ausstellungsgegenstände theils ganz frei, theils auf Tischen und in Glaskästen

aufgestellt. Ganz an den Seiten sind große Nischen und durch Wände geschiedene Vertiefungen angebracht, in welchen die Waaren auf Tischen ausgelegt, oder in Glasschränken an einander gereiht sind. Vor diesen Vertiefungen stehen wieder, wie in dem Transsept, an den Hauptdurchgängen in den Flügelbauten mitunter sehr vorzügliche, schön gearbeitete Bildsäulen, die dem Ganzen einen außerordentlichen Relief geben. Alle Wände sind mit dunkelrothem Zeug in der Höhe der Vertiefungswandungen verhängt, und die Vertiefungen haben oberhalb goldene Inschriften der Länder, aus welchen die unten ausgestellten Gegenstände her sind.

An einigen Punkten auf der Seite der Flügelbauten führen breite Holztreppen zu einer obern Lokalität auf Säulen in einer Höhe von vielleicht vierzig Fuß, wo neben den Durchgängen die Waaren und Gegenstände ebenfalls theils offen, theils in Glaskästen und unter Glasglocken zur Schau ausgestellt sind.

Ich trennte mich nun von meinen Gefährten und jeder ging seinen eignen Gang zum Beschauen. Am Ende des einen Flügelbaues befanden sich unter den Ausstellungssachen Orgeln und gegen die Mitte hin eine Menge Flügel und Fortepiano's. Diese wurden zum Theil abwechselnd als Ausnahme von der überall

durch Plakate in Erinnerung gebrachten Regel, daß kein Gegenstand durch die Besucher berührt werden solle, gespielt, ein Accompagnement zur Schau, das erträglich war.

Ich für meine Person fing nun an, ganz langsam die Runde im Gebäude zu machen, Alles genau, jedoch wegen der ungeheuren Masse von Gegenständen und wegen des Zeitaufwands etwas flüchtiger zu beschauen, und mir dasjenige herauszusuchen und genau zu merken, was meine Aufmerksamkeit vorzüglich auf sich zog. Ich brauchte hiezu ein paar Stunden, und alsdann erfolgte die nochmalige genauere Schau der mir vorzüglich interessanten Gegenstände. Ich brauchte zu der allgemeinen und speziellen Beschauung gegen fünf Stunden, verließ das Gebäude ermüdet durch die lange anstrengende Aufmerksamkeit, und begab mich auf den Heimweg, mit meinen Gefährten und dem Führer traf ich nicht mehr zusammen. Man kann sich von der kolossalen Größe des ganzen Gebäudes einen Begriff machen, wenn ich erwähne, daß an meinem Besuchstag den Zeitungen nach über 50,000 Menschen in dem Gebäude waren, über 2000 Pfund Sterling eingenommen wurden, und meiner Schätzung nach zu gleicher Zeit mit mir etwa 15 bis 20,000 Menschen anwesend

sein mochten. Demohngeachtet war trotz dieser ungeheuern Menschenfülle kein Gedränge. Jedermann konnte sich frei und ungenirt bewegen, und seine Beschauungen ohne gestoßen oder gedrängt zu werden, vornehmen. Zur Vorsorge bei einem allenfalls eintretenden Besuch von Seite des Hofs hatte ich einen bessern Ueberrock angezogen, und einen runden Hut aufgesetzt, Frack hatte ich gar keinen mitgenommen, und so gekleidet waren auch viele Personen, doch die Mehrzahl der Besucher im Frack. Es fand jedoch zu meiner Anwesenheitszeit kein Hofbesuch statt.

Nach den Aufschriften oberhalb der großen Nischen par terre der Flügelgebäude, waren folgende Fremdländer mit Ausstellungsgegenständen vertreten:

Die vereinigten Staaten von Nordamerika,
Rußland,
Dänemark,
Norwegen und Schweden,
Der Zollverein,
Oestreich,
Belgien,
Holland,
Frankreich,
Italien,

Spanien und Portugal,
Die Schweiz,
China,
Die Türkei,
Tunis,
Persien,
Aegypten,
Griechenland und
Arabien.

Aus den Kolonien mehrerer dieser Staaten waren zwar auch einzelne Gegenstände da, z. B. bei Spanien aus der Havannah Cigarren, und bei Holland eine Zuckerpreßmaschine, allein es wird sonst nicht viel gewesen sein, und es waren auch die Kolonien dieser Fremdländer nicht besonders durch Aufschriften angegeben. Ganz anderst war es aber bei Großbritannien und Irland. Hier waren die auswärtigen englischen Länder und das Kolonialdepartement sehr zahlreich vertreten und die Gegenstände nach besondern Länderaufschriften gruppirt. Diese Länder waren:

Malta,
Jersey und Guernsey,
Ceylon,
Südaustralien,

Van Diemensland,

Nassau und Demerary in Guiana,

Die Bahamasinseln,

Barbados,

Antigua,

Die Bermuden,

Neuschottland,

Kanada und

Ostindien.

Bei den englischen Waaren aus Großbritannien und Irland, die in ungeheurer Zahl vorhanden waren, sah ich keine besondern Inschriften, welche sie als aus diesem Inland kommend bezeichneten, sondern nur Inschriften über einzelnen Waarengruppen nach ihrer Beschaffenheit, z. B. **Pottery, Jron and Hardware, Furniture etc.**, worunter übrigens vielleicht auch noch fremdländische Gegenstände waren, was ich nicht so genau erkennen konnte. Manche Gegenstände, z. B. Klaviere, Orgeln und dergleichen, konnten schon nicht so strenge nach Ländern geschieden aufgestellt sein, da sie sich größtentheils in der Mitte der Flügelgebäude befanden, wo ich keine Länderaufschriften aufgestellt sah. Die Gegenstände aus den englischen Kolonien waren meist Naturprodukte, Fruchtgattungen, Metalle, Erze, Erden

und Steinkohlen, und ebenso waren England und die übrigen Ausstellungsländer mit Naturerzeugnissen jeder Art neben den eigentlichen Industrieprodukten im engern Sinn sehr zahlreich vertreten. So wollte es ausdrücklich das Programm der Ausstellungscommission. Ohne die Naturprodukte, die einen ungeheuern Schwall von Sachen ausmachten, wäre das Gebäude vielleicht nur zur Hälfte gefüllt worden, die meisten englischen Kolonien ganz weggefallen, oder der größere Theil ihrer Einsendungen verschwunden. Bei den Erzen waren übrigens auch Produkte chemischer Prozesse, Scheidungen und Oxidationen mittelst galvanischer und elektrischer Ströme, wie z. B. das reinste Silber aus Bleierz ausgeschieden, die insofern allerdings Industrieprodukte engern Sinns vorstellten. Der Antheil Englands an der Ausstellung ist wahrscheinlich von der Hälfte der Gesammtgegenstände nicht sehr weit entfernt, und es leuchtet aus allem dem ein, daß England in dieser Weltausstellung den Löwentheil, der ihm auch in jeder Hinsicht gebührt, für sich genommen hat, und mit seinen Kolonien in einem Prunke auftritt, der keine Nachahmung finden kann. Und doch wurden mir bei dem Naturprodukte des Holzes aus Kanada und Schottland, dann des Mahagonyholzes aus Amerika, wovon schön

geschliffene Exemplare ausgestellt waren, Defekte bemerklich. Ich sah kein Ebenholz und keine Farbhölzer aus dem englischen Holzdistrikt in der Hondurasbay, eben so wenig Muster des berühmten Teakholzes zum Schiffbau aus den vom birmanischen Reich acquirirten englischen Besitzungen in Hinterindien. Man sagt auch, es seien verschiedene Gegenstände aus China und Persien nicht eingesendet, sondern aus Londner Waarenmagazinen zur Ausstellung geschafft worden. Auffallend war mir, daß ich unter den orientalischen Waaren keine schöne Klingen auf türkische Art und keine Damascenerklingen zu sehen bekam.

In den Seide=, Kotton=, Wolle= und Flachs=Waaren mögen vielleicht manche Fremdländer den englischen Artikeln dieser Kategorie das Gleichgewicht halten, oder sie noch übertreffen, allein ich besitze hierin nicht die nöthigen Kenntnisse und konnte mir auch aus dem bloßen Anschauen solcher in Masse vorhandenen Gegenstände kein Urtheil bilden. In den Glaswaaren können die Böhmen als Rivalen auftreten, schwerlich aber werden die Engländer in der Feinheit und Güte ihrer Stahl= und Messerschmiedswaaren erreicht oder übertroffen werden. In der Furniture hatte ein Wiener Kunsttischler durch seine in Masse eingesendeten

ausgezeichneten Meubles vorzügliches geleistet. Von dem unschätzbaren Diamantengeschmeide sah ich nichts und hatte auch keine Gelegenheit, mich näher darnach zu erkundigen. Ueberhaupt muß ich bemerken, daß ich bei meiner Runde von der nähern Würdigung von Skulptur- und Raritätengegenständen gänzlich abstrahirte, und mich auf einige vorzüglich in's Auge fallende gemeinnützige Gewerbs- und Kunstprodukte und auf Musterformen beschränkte. Zur nähern Betrachtung bestimmte ich

1) die Londner Gold- und Silberschmiedswaaren,
2) die Kutschen, Wagen und das Pferdegeschirr,
3) die Maschinen und
4) die Modelle.

Die erstern ganz ausgezeichneten gegossenen, geschlagenen und nach der Weise des berühmten Italieners Benvenuto Cellini getriebenen Waaren befanden sich in einem ziemlich großen Raume der obern Lokalität in einem Quadrate unter Glasglocken und in Glaskästen aufgestellt, und man konnte stundenlang verweilen, um diese kunstreichen Arbeiten zu beschauen.

Eben so vorzüglich sind die Kutschen, Cabriolet's und andere Wagen, die in einem spatiösen Eckraum eines der Flügelgebäude, mit ganz trefflichem sehenswerthen Pferdegeschirre in der Nähe aufgestellt sind.

In dem entgegengesetzten Flügel des Gebäudes befindet sich in einem sehr großen Raum die Maschinerie sämmtlich durch eine Dampfmaschine getrieben in Bewegung, wobei ich aber auch aus Mangel an Fachkenntniß nur das kunstvolle der Bewegungen, wie es sich dem Beschauer darbot, bewundern konnte. Die vorhandene Masse von Maschinen war wirklich enorm, und sie alle mit ihren künstlichen Zusammensetzungen in dem verschiedenartigsten Gange zu sehen, ein einziges längere Zeit fesselndes Schauspiel. Und es ging dabei alles ziemlich ruhig ab, da ich wenigstens keine großen Lärm machenden Maschinen darunter bemerkte.

Der letzte Gegenstand meiner sorgfältigern Beschauungen war vielleicht der interessanteste von allen für die gestattete bloße Betrachtung, nemlich die außerordentlich zahlreiche Sammlung von Modellen aller Art vorzüglich für Brücken-, Wasser- und andere Bauten, Leuchtthürme, Schiffe, Boote und dergleichen. Unter den Schiffsmodellen war im Transsept das sehenswerthe Modell eines Dreideckers „the Queen“ von 116 Kanonen in einer Länge von beiläufig zehn Fuß aufgestellt, das vorzüglich gearbeitet war, und die eigentlichen Ingenieurmodelle waren dem Ansehen nach von feinster Arbeit, die der Engländer „finished“ nennt. Gewiß

keine Anglomanie, sondern rein zufällig ist es, daß die mir vorzugsweise interessant gewesenen Gegenstände größtentheils englische waren.

Nach fast fünf Stunden hatte ich genug gesehen, und nahm mir auch vor, die Ausstellung nicht mehr zu besuchen, wiewohl dieß akkordmäßig noch dreimal unentgeldlich hätte geschehen können, denn das viele Beschauen ist eine wahre Strapaze, meine Zeit war mir während meines siebentägigen Aufenthaltes in London, wo ich noch so Vieles zu sehen hatte, zu kurz zugemessen, und die Schau wäre für mich nach Einsichtnahme des augenfälligsten bloßes Gaffen gewesen. Man wird sich aber aus meiner Darstellung überzeugen, daß ich mich in fünf Stunden nicht unaufmerksam umgesehen habe.

Offen gestehen muß ich übrigens noch, daß mir der Geschmack bei vielen verzierten Ausstellungsgegenständen nicht besonders gefallen hat; viele Gegenstände, die ich theils in natura, theils schon längere Zeit her in der illustrirten Zeitung mit Verzierungen in Holz und Metall abgebildet sah, schienen mir in den Zierrathen nicht gut ausgewählt, überladen, von veralteten bauchigen Formen und mitunter in einem Rococco- und Renaissancestyl gebildet, der an das Siècle de Louis XIV.

erinnerte. Von einer Nachahmung der einfachen und edeln antiken und griechischen Muster ist kaum eine Spur mehr zu finden. Ich bekenne, daß ich in dieser Beziehung sehr eklektischer Natur bin, wenn es mir gleich wohl bekannt ist, daß die Mode zu allen Zeiten eine Welttyrannin war und ist.

Auf dem Heimweg machte ich noch einen kleinen Abstecher auf die Londonbrücke, um das Fahren der Dampfschiffe zu sehen. Als ich auf die Brücke kam, bemerkte ich eine große Zahl von den kleinen Themse-dampfschiffen durch die Brücken stromabwärts fahrend, alle vollgefüllt mit Menschen und fast auf allen Schiffen Musikbanden, die wie die mitunter jubelnden Passagiere in lautester Beschäftigung waren.

Ein sehr ergötzliches Schauspiel.

Das Ausstellungsgebäude.

Ueber den sogenannten Glaspalast ein Urtheil zu fällen, kann jeden, der ihn sieht, in Verlegenheit setzen. Diese geschlossene Glashalle ist in der Kolossalität des

Bau's und in der großen Kühnheit der Idee und ihrer Ausführung immer ein erstaunliches Werk, dem nichts ähnliches zu vergleichen ist. Bewundernswürdig ist ebenso die Zusammensetzung in den ungeheuern Dimensionen, die Veranstaltung gegen die Nässe und für Wasserablauf, und die Sorge für die Bequemlichkeit der Besucher; allein bei der Zerbrechlichkeit des Materials, die von Glück sagen läßt, daß die Halle bis jetzt unbeschädigt durchkam, vermag ich in dieser stupenden Ausführung eines genialen Versuchs doch nichts weiter als eine großartige Groteske zu erkennen, bei der man mit großer Wagehalsigkeit nicht nur den Bau selbst der größten Gefahr, durch einen Wettersturm, der in den heißen Junitagen leicht sich ereignen konnte, zusammengeschlagen zu werden, blosstellte, sondern auch die hierin befindlichen Ausstellungsobjekte von größtem Werth einer bedenklichen Gefährdung preisgab. Ich kann deßhalb nur zu der Schlußmeinung kommen, daß solche gefährliche Ephemeriden kein langes Leben haben und verdienen. Die Halle ist auch wegen Schonung des Parks und der Spaziergänge und wegen Sparung des Raums für die Lustwandler beengt, nicht gut und frei gelegen, sondern in dem ungeheuern Raum, den sie einnimmt,

in einen Parkwinkel eingekeilt, so daß sie, wenn auch ihr gläsernes Dasein die Herbst- und Winterzeit überdauern würde, kein schönes Ansehen gewähren, und den Parkbesuchern viel Platz wegnehmen wird. Eine zweite Weltindustrieausstellung wird sie kaum mehr erleben, und die Möglichkeit ihres anderweiten Gebrauchs in ihrer ungeheuern alles bis jetzt gebaute überbietenden Größe sehr in Frage stehen. Ihre schöne Fronte von außen gegen den Serpentinefluß zu ist ferner die verkehrte von innen, wahrscheinlich des Lichts und der Beleuchtung wegen und endlich möchte wohl die Salvirung des Materialwerths, der den Baukosten sehr nahe kommen soll, gegen das große Risiko des Fortbestehenlassens wider alle die Gewittergefahr noch übersteigenden Unbilden der kommenden rauhen Jahreszeit nicht die letzte Berücksichtigung verdienen. Zwar hat den Zeitungen nach das Unterhaus des Parlaments schon um den Fortbestand des Gebäudes bei der Regierung petitionirt, allein eine Entschließung darauf, welcher eine sorgfältige Prüfung der Frage vorausgehen soll, ist bis jetzt noch nicht erfolgt. Es mag übrigens damit geschehen, was da will, so viel steht immer fest, daß diese Halle ihren Zweck auf eine grandiose denkwürdige Weise erfüllt hat, und in der Entree-Einnahme

einen Ueberschuß liefert, wie wohl schwerlich jemals ein ähnlicher vorkommen wird.

Die Börse, Bank und Paulskirche.

In der Times hatte ich unter den Anzeigen der Londner Bühnen gelesen, daß am 23. Juni in „her Majesty's Theatre“ dem italienischen Opernhaus in Haymarket Rossini's treffliche Oper „der Barbier von Sevilla“ gegeben, und die berühmte Madame Sonntag (Gräfin Rossi), die jetzt wieder mit ihrem frühern Theaternamen auftritt, die Rolle der Rosine darin übernehmen werde. Ich nahm mir deßhalb vor, Abends die Oper zu besuchen. Zugleich traf ich von diesem Tage an die Anordnung, daß ich, weil ich mit dem späten Mittagessen nicht gut zurechtkam, schon Nachmittags um drei Uhr zu Mittag speisen konnte. Ich gewann dadurch für den Morgen und Nachmittag eine bessere Zeiteintheilung und wurde durch das viele Herumstreifen bis zur Tischzeit des Abends nicht so erschöpft. Der Preuße aus Danzig schloß sich mir an.

Des Morgens begab ich mich durch die Bishopsgatestraße zur Börse, Bank und Paulskirche, um diese merkwürdigen Gebäude in Augenschein zu nehmen. Die Börse (the new Royal Exchange) befindet sich nördlich von der Cornhillstraße auf einem vor ihrer Fronte freien Platze und wurde, nachdem sie im Jahr 1838 abgebrannt war, neu erbaut, und im Jahr 1844 von der jetzt regierenden Königin eröffnet. Sie ist ein Prachtgebäude mit einer herrlichen Säulenfronte im griechischen Styl, zu welcher schöne breite Treppen hinaufführen. Erbaut ist sie von dunkelgrauem Portlandstein wie die Bank und Paulskirche, der durch Zeit und Witterung mitunter eine etwas schwärzliche Farbe annimmt. Großen Prachtbauten gibt dieß ein gutes ehrwürdiges Ansehen. Auf dem Platz vor der Börse, ihr gerade gegenüber steht die zweite in Bronze gegossene Reiterstatue Wellingtons (eine dritte Statue desselben steht im Tower) im römischen Kostüme von Chantrey auf steinernem Postament mit der einfachen Inschrift „Wellington."

Mann wie Roß sind sehr schön gebildet und die gewählte antike Form nimmt sich besser aus, als die moderne bei der ersten Roßbildsäule Wellingtons von Wyatt über dem Siegesbogeneingang in den Green=

park, wo derselbe in Uniform mit Mantel, den dreieckigen Hut auf dem Kopf, und den einen Arm wie zum Commando ausgestreckt, nicht so gut aussieht. Das Pferd ist aber auch dort mit vorzüglicher Kunst gebildet.

Ich wollte die Börse von einem Seiteneingang her betreten. Allein es war noch nicht die Zeit, wo sie dem Publikum zur Besichtigung geöffnet ist. Ein riesiger Portier an diesem Eingang, der ähnlich seinem gleich kolossalen Kameraden vis-à-vis in der Bank wie Gog und Magog Wache hält, setzte mich davon in Kenntniß, und es war mir für jetzt nur gestattet, durch ein Glasfenster in den innern Börsenraum zu schauen. Es war gerade Börsenzeit, und der große freie Platz im Innern wie der Raum unter den im Quadrat herumlaufenden Arkaden ganz voll von Kaufleuten, deren Zahl gewiß vier- bis fünfhundert war.

Ein neues anschauliches Bild des Londner Welthandels.

Ich ging einstweilen zu der an der Nordseite der Börse gelegenen Bank. Dieses sehr große Gebäude nimmt ein ganzes Quadrat ein, und hat ein seltsames, wiewohl äußerst solides Aussehen. Es ist nur einstöckig, von einem starken hohen Eisengitter umgeben, und hat nach außen nur geblendete vermauerte Fenster.

Die Glasfenster gehen alle in die Höfe, wo sich die Bureaux befinden. Ich trat in einen Hof ein, unterließ es aber, wiewohl es mir gestattet gewesen wäre, um nicht hinderlich zu sein, die Bureaux, Bibliothek, Druckereien und Waffensammlung, welche die Bank in sich faßt, zu besuchen. Von da begab ich mich durch die Straße Cheapside mit ihren herrlichen Waarenshop's nach der St. Paulskirche mit dem prachtvollen Kolonnadenkuppelthurm und zwei kleinern Seitenthürmen. Ich näherte mich ihr von der Ostseite. Der gewöhnlich verschlossene Haupteingang ist der von der Straße Ludgatehill her auf der Westseite, und ich betrat sie durch den nördlichen Seiteneingang, wo gewöhnlich der anglikanische Gottesdienst gehalten wird. Er wurde gerade celebrirt, ich wohnte demselben bei, und hatte zu beobachten Gelegenheit, daß die Ritualien mit den katholischen viele Aehnlichkeit haben. Am Schlusse der mit eintöniger Stimme vorgetragenen Priestergebete fiel schöner Chorknabengesang mit Orgelbegleitung ein, dann folgte eine kurze Predigt und der Gottesdienst endete wieder mit Gebet und Gesang. Während desselben war das Innere der Kirche durch Gatter verschlossen, die nach der Beendigung geöffnet wurden. Es befinden sich im Innern der Kirche viele herrliche Grabmäler,

unter andern das prachtvolle von Nelson, dessen Gesicht dem Napoleon's auffallend ähnlich ist, und viele andere von ausgezeichneten brittischen Admiralen, Kriegshelden, Staatsmännern und Gelehrten. Auch der Erbauer der Kirche, der Architekt Wren liegt hier mit der passenden Inschrift des Grabmals begraben „Wanderer, wenn du die Werke des Verstorbenen suchst, siehe um dich." Ich bemerkte, daß die Skulptur durchgehends eine sehr vorzügliche war, überfüllter aber mit Grabdenkmalen ist die Kirche der Westminsterabtei, wovon später. Die Paulskirche ist die größte protestantische Kirche der Welt, und ihr Baustyl, wie die Kuppel im Innern prächtig und erhaben. Sie ist eine Kreuzkirche, aber das Innere unter der Kuppel bildet eine Rotunde. Sie zu besteigen unterließ ich. Man sieht da doch nur ein Häusermeer und hat keine so schöne Uebersichten von London wie auf den herrlichen Themsebrücken. Ich kehrte nun zur Börse zurück, deren Inneres jetzt geöffnet und leer war. In der Mitte befindet sich auf einem Piedestal die marmorne Bildsäule der Königin Victoria mit dem Scepter in der Hand, und rückwärts unter den Arkaden noch eine Statue in Marmor, die Königin Elisabeth vorstellend. Der innere große Raum bildet ein vollkommenes Viereck mit schönen Arkaden,

und bedecktem breitem Gang, dessen Wände ganz voll Annoncen und Avertissements sind. Sonst ist dasselbe ganz einfach ohne Verzierungen.

Die italienische Oper.

Abends sechs Uhr fuhr ich in einem Omnibus in die italienische Oper in der Königin Theater in Haymarket in der Nachbarschaft der Piccadilly und Regentstraße. Das Gebäude ist von außen mit einer Kolonnade versehen, wie das gegenüber liegende eigentliche Haymarkettheater in der breiten ansehnlichen Haymarketstraße. Ich bekam noch einen Sitzplatz auf der drei Schillingsgallerie. Das Theater war gedrückt voll, die Gallerie ist groß, und es waren auf ihr gewiß fünfhundert Menschen. Die Bühne ist nicht so groß, wie z. B. die beim Münchner Theater, aber der Zuschauerraum faßt eben so viel Menschen, gegen dreitausend Personen. Die Preise sind excessiv. Im Parterre kostet der Platz ein halbes Pfund, und in den Logen ein Pfund Sterling. Dazu müssen noch die Besucher nach der Londner

Etikette im Ballkostüme erscheinen, sonst werden sie zurückgewiesen. Davon war ich auf der Gallerie mit einem guten Oberrock angethan, befreit. Das Orchester war vortrefflich, und stand gegen das berühmte Münchner in nichts zurück. Die italienischen Sänger und Sängerinnen waren eben so ausgezeichnet, und die Krone vom Ganzen — Madame Sonntag — sang und spielte einzig, die Partien, die sich wiederholten, oder die sie da capo singen mußte, sang sie mezza voce mit allen Koloraturen und Trillern in seltener Vollendung mit einem wahren Beifallssturm, in den selbst die italienischen Mitspieler zum Applaus hingerissen wurden. — Müssen doch Respekt haben vor deutscher Kunst. — Zwischen dem ersten und zweiten Akt wurde ein Divertissement von jungen italienischen Tänzerinnen sehr artig gegeben, und am Ende der Oper sollte noch ein förmliches Ballet folgen. Diesem wohnte ich aber nicht mehr bei, die Hitze war unmäßig, und bereits halb eilf Uhr. Ich verließ deßhalb das Theater und fand mich durch die tageshell erleuchteten Straßen, durch die ich über eine Stunde weit zu gehen hatte, in gerader Richtung zurecht nach Hause, wo ich noch mehrere Compagniegenossen beim Thee traf. Die Königin war im Theater in der Prosceniumsloge anwesend, allein

bei der zu großen Entfernung konnte ich nicht viel sehen. Der Besuch der Oper befriedigte mich aber ungemein und war um so glücklicher gewählt, da Madame Sonntag während meiner ganzen Anwesenheit in London nicht mehr auftrat. Ich hatte auch, ohne sie hören zu können, keine Lust mehr zum Opernbesuch.

Die neuen Parlamentshäuser und die Westminsterkirche.

Der 24. Juni wurde zum Besuch der neuen Parlamentshäuser, der Westminsterabtei und des Trafalgarsquare's bestimmt. Der Danziger junge Mann und ich machten Partie zusammen, und als Führer diente der Kommissionär Kahn selbst, der sich dazu erbot. Wir gingen zur Themse hinab an die Londonbrücke, bestiegen dort eines der kleinen Dampfschiffe, von denen der Fluß wimmelt, und fuhren blitzschnell gegen den Strom durch fünf Brücken in kaum einer halben Stunde bis zu der über eine Stunde entfernten Westminsterbrücke.

Diese Fahrt gehört zu dem schönsten, was man in London mitmachen kann. Die Schau der herrlichen Brücken und der vielbelebten Themseufer mit vielen ausgezeichneten Gebäuden ist einzig in ihrer Art. Ich konnte nicht widerstehen, sie vor meiner Abreise zu wiederholen. Nur hier, auf den Brücken und auf den Hauptstraßen kann man das großartige Leben der Weltstadt in seiner nirgends in diesem Maasstab vorkommenden Gestaltung kennen lernen. Wir landeten bei der Westminsterbrücke an dem Landungspier auf der Southwarkseite und gingen dann über die Brücke auf die Londonseite. Zur Linken hart an der Brücke zeigte sich die Themsefronte der neuen Parlamentshäuser, wie ich sie schon oben beschrieb. Wir gingen zuerst in die in der Nähe befindliche berühmte Westminsterabteikirche, wo wir dem eben stattfindenden Gottesdienste beiwohnten. Während dem entfernte sich der Kommissionär Kahn, um in der Kanzlei des Lord Chamberlain's im Parlamentshaus ein Tiket (Karte) zu dessen Besuch für uns zu holen. Wir betraten damit das Parlamentsgebäude mittelst eines ziemlich schmalen Eingangs, wahrscheinlich zu Minderung des zu starken Gedrängs, das in London überall entsetzlich ist, dabei darf man nicht auf demselben Weg zum Gebäude hinausgehen,

auf dem man eingetreten ist, und bei dem Ausgang steht noch besonders angeschrieben „Way out.“

Das von außen ganz gothisch aussehende Gebäude ist es nicht so ganz von innen. Die breiten Gänge haben eine viereckte Form, ohne die gothischen Spitzbogen. Der Sitzungssaal des Hauses der Gemeinen war noch im Bau begriffen. Wir traten nur in den bereits vollendeten Saal des Oberhauses, der von ausgezeichneter Arbeit mit außerordentlich vielen gothischen meist vergoldeten Verzierungen versehen, fast damit überfüllt ist, einer großen prächtigen Kirchenkapelle gleich sieht, und einen würdigen Versammlungsort des Hauses der Lords abgibt. Nicht gut angebracht und aussehend ist aber der Sitz des Präsidenten, des Lordkanzlers und der beiden Sekretäre in der Mitte des Saals, wo die Uebersicht der Versammlung mangelt, und der Wollsack, auf dem der Sitz des Kanzlers ruht, und der in Dicke und Länge einer Matraze ähnlich ist. — Landessitte und alter Brauch von der Emporbringung der Wollmanufakturen sich herschreibend. — Alle Draperieen und das Lederwerk auf den gepolsterten Sitzbänken ist dunkelroth. Wir verließen das Parlamentsgebäude und gingen über den Churchyard von Westminster, an dessen Seite auf einem Postament die

die in Bronze gegossene Bildsäule Canning's von über Menschengröße mit römischer Toga von etwas schwerfälliger Form aufgestellt ist, wieder zur Westminsterkirche, wo der Gottesdienst zu Ende und das Innere offen war. Längere Zeit widmeten wir der Beschauung des herrlichen kolossalen gothischen Tempels und seiner unvergleichlichen sehr zahlreichen Grabmonumente, unter welchen die Shakespeare's und anderer Dichter in dem sogenannten Poetscorner, dann des deutschen Tonsetzers Händel sich auszeichnen. Auch von außen gewährt die Westminsterabteikirche mit ihren schönen in späterer Zeit von dem Baumeister der Paulskirche Christopher Wren erbauten gothischen Thürmen, die weithin sichtbar sind, einen großartigen Anblick.

Der Trafalgar-Square und die Wasserwerke.

Auf dem Heimweg durch die Stadt gingen wir zu dem Trafalgar-Square, einem der prachtvollsten öffentlichen Plätze in London. Auf der Nordseite des Square's befindet sich in der ganzen Länge des Platzes das herr-

liche Gebäude der Nationalgallerie mit einem Kuppelthurm in der Mitte, ferner sind auf diesem Platze noch zwei bronzene Reiterstatüen Georg des Dritten und Karl des Ersten, aber nur als Staffage der Hauptpartie. Diese ist auf der Mitte des Platzes eine sehr hohe Granitsäule mit der Marmorstatue Nelson's im Kriegskostüme, auf hohem Piedestal mit in Eisen gegossenem Basrelief's der Seeschlachten Nelson's und auf beiden Seiten werfen zwei schöne Springbrunnen ihre Wasserstrahlen in beträchtliche Höhe. Letztere sind um so erwähnenswerther, als sie außer den Springbrunnen in den Park's und denen von vorübergehender Dauer in der Industriehalle die einzigen sind, die ich in London sah. Die Stadt ist überreichlich mit unterirdischem Wasser durch vielfältige Wasserleitungen und mit Pumpbrunnen in den Häusern versehen, deren es auch an öffentlichen Orten geben soll, die ich nicht sah, und vielleicht auch mit laufendem Röhrenwasser in den Häusern, allein lebendiges laufendes Wasser in Röhrenbrunnen mit Wasserreservoirs bekam ich, so weit ich mich auch in London erging, nirgends an öffentlichen Orten außer jenen Trafalgarbrunnen zu Gesicht. Diesem Defekt abzuhelfen, dürfte mit großen Kosten verbunden sein, und es wäre dieß auch nur auf den

Square's möglich, denn in den Straßen mit ihrem enormen Gewühle würde dafür so wenig Raum sein, wie für die Hunde. Die Londner entbehren durch diesen Mangel bei der warmen Jahrszeit vieler Kühlung, und nur ihre herrliche Themse mit ihrem lebendigsten Leben, die Stadt und Vorstadt in einem großen Bogen mitten durchschneidet, kann ihnen als Ersatz dafür dienen. Die drei vortrefflichen Brunnen in der Hauptstraße von Augsburg mit ihren kunstreichen Bronzegüssen und sonstigen Verzierungen mit laufendem Wasser, Springbrunnen und Reservoirs würden in London, wenn man sie mit geeigneter Aufstellung dahin versetzen könnte, mit Gold aufgewogen werden.

Nach dem Hôtel zurückgekehrt, sah ich mich des Nachmittags wegen großer Hitze und Ermüdung genöthigt, zur Erholung Rast zu halten. Die Zeitungen mußten einmal herhalten, und die Riesenblätter Times und Morning chronicle in unserm Hôtel genügten, um den ganzen Nachmittag damit hinzubringen.

Meine Kenntniß der englischen Sprache, um ein Buch und eine Zeitung zu lesen, und selbst mich bei Erkundigungen und Ansprachen in Gast- und Kaffeehäusern verständlich zu machen, kam mir in London sehr zu statten, und wer sie nicht besitzt, ist beim Volks-

verkehr übel daran, denn der Engländer kennt und spricht in der Regel nur seine Landessprache, und ist seltener mit der deutschen und französischen Sprache bekannt.

Der Buckinghampalast. Die Garderegimenter.

Ich nahm mir am 25. Juni vor, den Buckinghampalast, die Residenz der Königin von England in Augenschein zu nehmen. Ich ging von meinem Hôtel zu Fuß durch die westliche Länge der Stadt, und die Hauptstraßen bis zum Anfang der Piccadillystraße und zum Quadrant, einer prachtvollen Straße und Häuserreihe in Bogenform gebaut, durch die Fortsetzung der Regentsstraße, da wo sie die Piccadilly kreuzt, zum St. Jamespark, in dem sich ein großer Teich mit ausländischen Wasservögeln befindet, herrliche Alleen entlang, vorüber bei einer besteiglichen Säule mit der Statue des verstorbenen Herzogs von York, bei dem Marlboroughhaus und dem alten unansehnlichen St. Jamespalast, in dessen größern Gemächern übrigens die Levees und Drawing-rooms des Hofes gehalten

werden, dem Buckinghampalast zu. Ich kam auf einen etwas freiern Platz vor demselben, wo ich das ganze Schloßgebäude gut übersehen konnte. Es ist nicht sehr groß, in einfachem aber schönem Styl gebaut. Ich wollte den Schloßhof betreten, allein der Eintritt wurde mir wegen Anwesenheit des Hofs nicht gestattet. Während ich mit dem Beschauen beschäftigt war, zog ein Garderegiment, wahrscheinlich vom Exerzieren im Green- oder Hydepark herkommend, in leinenen Oberröcken, wie das österreichische Militär zur Sommerszeit mit Musik, Trommeln und Pfeifen, welch' letztere sich mit den Tambours hören ließen, bei mir vorüber nach der nahegelegenen Kaserne (Wellington Barracks). Es liegen in dem Westende von London drei Garderegimenter zu Fuß, und die Horseguards in Garnison.

Unter den erstern befinden sich die Coldstreamguards, so genannt von einem Städtchen gleiches Namens in der schottischen Grafschaft Berwick, wo das Regiment für König Carl II., einen Stuart, errichtet wurde. Wie noch ein anderes Garderegiment tragen sie rothe Uniformen (Fracks), auf dem weißen Rockkragen einen Stern gestickt. Das dritte Regiment, die sogenannten Blues, trägt dunkelblaue Uniformfracks mit rothen Kragen und Aufschlägen. Außer Dienst dürfen die

Soldaten keine Waffen tragen, und die Offiziere gehen in Civilkleidern. Ich begegnete vielen Soldaten, die nur ein Stöckchen trugen. Ebenso darf von jeher durch die City kein militärisches Corps mit seinen Waffen und aufgepflanztem Bajonett ohne die besondere Erlaubniß des Lord Mayors marschiren. Bewaffnete Soldaten außer Dienst gegen unbewaffnete Bürger, sind den Engländern nach ihren Freiheitsbegriffen ein Gräuel.

Pall Mall, Piccadilly und die Regentsstraße.

Auf dem Rückweg durch die Alleen sah ich beim Austritt aus dem St. Jamespark gegen Whitehall und die Parlamentsstraße zu in einiger Entfernung das Admiralitätsgebäude, die Kaserne der Horseguards, das Treasuryhaus und gegen die Downingstraße zu die Ministerialgebäude und das Privy-Councilhaus. Ohne mich weiter aufzuhalten, besah ich die herrlichen Gebäude in Pall Mall und Piccadilly, durch welch' letztere Straße der Menschen- und Wagenstrom gegen das Industrieausstellungsgebäude zu einer der stärksten ist,

und betrat den Quadrant vorbei die einzige, sehr breite Regentstraße mit ihren prächtigen Trottoirs und Pflaster, die täglich von eigenen Maschinen mit Wasser und mit Bürsten gereinigt werden. Bei andern Straßen, wo dieß nicht der Fall ist, häuft sich auf dem Pflaster bei dem ungeheuern Verkehr der Pferdemist, und wird bei trockenem Wetter zu Staub zerrieben, bei der Nässe aber und beim Sprengen, wie ich nicht selten bemerkte, zu einer Schmiere, die nicht zum Besten dünstet. Hier könnte durch bessere Reinigungsanstalten abgeholfen werden. — Die Läden in der Regentsstraße, in welcher sich auch herrliche Paläste mit Säulenkolonnaden befinden, sind ein non plus ultra von Glanz und Pracht, wie ich es noch nicht sah. Hier sind die reichsten Gold-, Silber- und Juwelenläden, dann riesige Shops für englische Stand- und Taschenuhren, und für andere Waaren. In Mitte der Regentsstreet ist der sogenannte Circus, ein durch die Bauform dieser und der Seitenstraßen gebildetes Rondell. Als ich dorthin gekommen war, zog eine Schwadron der Horseguards vorüber, die sich auf ihren herrlichen Pferden, lauter Rappen, in ihren rothen Uniformen mit Cuirassen und Helmen mit weißen Roßschweifen trefflich ausnahmen. Bei der Kreuzung der Regentsstraße durch die Oxfordstraße

angekommen, kehrte ich wieder um, durchging nochmals die herrliche Straße und begab mich dann, schon vorher Willens, während meines kurzen Aufenthalts in London keine Museen, Sammlungen und Bildergallerien zu besuchen, sondern mich nur in dem Volksleben herumzutreiben, durch die Strand- und Fleetstraße zurück zu meinem Gasthaus, wo ich ermüdet durch vieles Schauen und Gehen wieder ankam, und Nachmittags und Abends nur mehr ein Getränke-Shop heimsuchte.

Der Tunnel und die Dock's.

Den 26. Juni bestimmte ich zur Besichtigung des merkwürdigsten Bauwerks in London, des Tunnel's, den Bauveranstaltungen und ihrer Ausführung nach ohne Beispiel in der Geschichte der alten und neuen Zeit. Schon in den 1820er Jahren wurde nemlich das Bedürfniß gefühlt, in einer sehr belebten Gegend der Stadt und Vorstadt an den Ufern der Themse, über den sogenannten Pool, den Hafen von London hinaus, eine ständige Ufercommunication auch für Fuhrwerk geeignet

zu gewinnen. Des Hafens wegen war dieß nur durch eine unterirdische Uferverbindung möglich, an welche nach dem Bauplan des französischen Ingenieurs Brunel und unter dessen Leitung auch wirklich Hand angelegt, und der erstaunenswerthe Bau unter dem Flußbett der Themse in zwei dreizehn Fuß breiten und entsprechend hohen Quadergewölben mittelst sehr sinnreicher Vorrichtungen und Maschinerien zur Bewältigung des ungünstigen Terrains und der Wassergewalt bei ununterbrochen fortdauerndem Schiffsverkehr auf dem Flusse endlich doch trotz mehrmaliger Unfälle durch Wassereinbrüche zur Vollendung gebracht wurde. In der Architekturgeschichte kam nach Herodot und Strabo nur in dem alten Babylon etwas ähnliches, nicht gleiches, vor. Man lese das Brockhaus'sche Konversationslexikon siebente Original-Auflage unter dem Artikel „Tunnel." Dieß war ein unterirdischer gewölbter Gang unter dem Euphrat von einem Königspalast zu einem Tempel führend von fünfzehn Fuß Breite und zwölf Fuß Höhe, der schon in seiner Beschränkung auf ein einziges Gewölbe und seinen Endpunkten nach schwerlich für Fuhrwerk bestimmt war, und bei dessen Bau überdieß der Fluß abgeleitet worden sein soll.

Eine Bauausführung, wie sie hier an der Themse

stattfand, wäre den Alten nicht gelungen, wenn sie gleich, wie bekannt ist, in dem Bauwesen, besonders in der fortschaffenden Mechanik die ungemeinsten zum Theil für die Neuzeit verloren gegangenen Kenntnisse besaßen, und Bauwerke lieferten, die man jetzt kaum mehr ausführen könnte.

Meine Gespanntheit auf die Beschauung dieses Wunderbaues war deßhalb keine geringe. Auf dem Weg zum Tunnel besah ich noch die St. Katharine- und Londondock's, an welchen ich vorbei- und durchkam, großen Bassin's mit vielen Handelsschiffen gefüllt, und mit riesenmäßigen drei bis vier Stockwerk hohen Waarenlagern versehen. Nicht weit davon betritt man den Vorbau zum Tunnel. Dieser besteht in einem gewiß gegen vierzig Fuß im Durchmesser haltenden runden Thurm, dem ein gleicher auf der andern Uferseite korrespondirt, und von welchem eine große hundertstufige Wendeltreppe an den Eingang des Tunnel's hinabführt. Die Wandungen der Thürme sind mit sehr schönen Freskogemälden englischer Landschaften und Seehäfen versehen, und beiderseits Restaurationen angebracht. Als ich mich dem Eingang näherte, bemerkte ich, daß der Durchgang zur rechten Hand durch Gasbeleuchtung sehr erhellt war, in den Nischen zwischen

den Pfeilern viele Verkäufer von Eß- und andern Waaren solche ausgelegt hatten, der andere Gang zur linken aber für den Verkehr gesperrt und maskirt war. Ich durchschritt nun langsam den Durchgang, der sich zwölfhundert Fuß lang zum jenseitigen Ufer erstreckt, und besah mir unterwegs das trefflich in Quadern gemauerte Gewölbe. Das Ensemble macht einen gewaltigen Eindruck. — Und doch sollte es vielleicht nur ein babylonischer Thurmbau werden — ein verunglückter Versuch, und auch hier der Spruch sich bewähren, daß es nichts Vollkommenes unter der Sonne gebe. — Die Hauptsache bei diesem Bau bliebe nemlich immer dessen Benützung für das Frachtfuhrwerk, allein zu diesem Zweck sind keine Anstalten zu sehen. Man müßte zwar, um dem Fuhrwerk gehörigen Zugang zu den Eingängen durch geneigte Ebenen zu verschaffen, auf beiden Uferseiten viele Gebäude wegreißen, allein dieser Umstand mußte wohl schon bei dem ersten Bauentwurf gehörig erwogen worden sein, und es kann deßhalb in der Schonung der Häuser, die entfernt werden müßten, der Grund der Nichtvollendung des Ausbaues nicht wohl liegen. Dieser könnte alsdann nur in der Beschaffenheit des Baues selbst gesucht werden. Ich hörte nun davon sprechen, daß das Gewölbe zuweilen schwitzen

und Wasser durchsickern soll. Ich selbst habe davon nicht das Geringste bemerkt. Das ganze Gewölbe war auf der Seite, wo ich durchging, trocken und keine Spur von Feuchtigkeit zu sehen.

Sollte jene Sage aber wirklich gegründet sein, wie es die Nichtvollendung wahrscheinlich macht, und das Feuchtwerden und Durchsickern an den Gewölben sich vielleicht bei Versuchen gezeigt haben, die man allenfalls mit irgend einem das Gewölbe erschütternden Schiebfuhrwerk angestellt hätte, denn für das Hinunter- und Hinaufbringen von Pferden könnte ich der Lokalität nach kaum eine Möglichkeit absehen, so wäre dann die Ursache der Nichtvollendung des Baues und seiner Nichtbenützung für das Fuhrwerk ohne allen Zweifel keine andere, als die Gefahr eines Wasserdurchbruchs, und eine dießfallsige baupolizeiliche Anordnung. Das bloße Zufußdurchgehen erschüttert nicht, und ist deßhalb auch gegen einen Zoll von einem Penny gestattet.

Der ganze großartige kostbare Versuch, der nicht seines gleichen in der Weltgeschichte hat, erschiene hiernach zwar als ein mißlungener, bliebe aber immer ein seltenes Beispiel brittischen Unternehmungsgeistes.

Indessen möchte damit immerhin, da man als gewiß

voraussetzen darf, daß zur solidesten kunstvollsten Ausführung das Möglichste aufgeboten wurde, das Problem der Haltbarkeit solcher unterirdischen subfluvialen Kommunikationen für den großen Verkehr ein für allemal gelößt sein. Ein solcher Bau wird in der Völkergeschichte nicht mehr vorkommen.

Auf dem jenseitigen Ufer in dem borough Southwark angekommen, nahm ich meinen Weg flußaufwärts durch mehrere schöne Straßen der Vorstadt zur Londonbrücke. Sie überschreitend kam ich an dem jenseitigen Ufer an einem der ersten Gasthöfe London's, dem Adelaide=Hôtel, einem prächtigen Bau hart an der Brücke zu rechter Hand neben den Steintreppen, die man zur Einschiffung auf der Themse hinabsteigen muß, vorüber, besah in King=Williamsstraße die dort nicht weit von der Feuersäule auf hohem Postament aufgestellte schöne Marmorstatue König Wilhelms IV., und kehrte dann, nachdem ich am Ende der King=Williamsstraße noch das Mansionhouse, die von dunkeln Portlandsteinen mit einer schönen Säulenfronte in griechischer Architektur erbaute Amtswohnung des Lordmayors, beschaut hatte, auf dem nächsten Weg nach Hause zurück.

Themsefahrt. Vauxhallbrücke.

Nachmittags wiederholte ich die Fahrt auf der Themse, und ging deßhalb zur Anlände der Themsedampfboote an der Londonbrücke, wo ich einen Matrosen traf, der mich benachrichtete, daß der Zeit nach sogleich ein Dampfschiff eintreffen müsse, indem dieß den Tag über regelmäßig alle fünf Minuten sich wiederhole. Dieß traf auch zu. Das Dampfschiff füllte sich, und ich hatte isolirt nicht in Gesellschaft mehr Muße zur Beschauung. Was mir zuerst in die Augen fiel, war eine englische Sorgfalt für die Fahrsicherheit. Vor dem Platz des Steuermanns war ein Plakat von Blech mit der Aufschrift aufgepflanzt „visitors are requested, not to speak with the man on the wheel“ (Besucher werden ersucht, nicht mit dem Mann am Rade zu sprechen). Die Nutzanwendung sollte ich sogleich sehen. Das Dampfboot fuhr schnell durch den Brückenbogen, und ein anderes in entgegengesetzter Richtung auf ein paar Handbreit Distanz rasch an ihm vorbei. Der Steuermann muß sehr achtsam sein, um unter den Bogen nicht anzustoßen, oder gar niederzusegeln oder übersegelt zu werden, denn es geht ungemein

rasch in den kleinen Dampfbooten. Ich hatte nur eine Karte bis zur Westminsterbrücke gelöst, war aber dort angekommen nicht schnell genug in Bereitschaft zum Aussteigen, das Dampfschiff stieß wieder ab, und fuhr noch eine gute halbe Stunde weiter bis zur Vaurhallbrücke.

Man kömmt auf dem Weg dahin bei der Fronte der neuen Parlamentshäuser, dem alten Lambethpalast, der Amtswohnung des Reichsprimas, Erzbischofs von Canterbury auf der Southwarkseite, und dem großen Strafhaus „Millbankpenitentiary“ auf der Londonseite vorüber zu der siebenten die ganze Reihe prächtiger Themsebrücken würdig endigenden gußeisernen Vaurhallbrücke, bei der die Anlände an einem Brückenbogen in der Mitte der Brücke angebracht ist, von wo eine Treppe zur Brücke hinaufführt. Hier hat man eine schöne Ansicht der Westminsterabtei, und einen ziemlichen Ueberblick der ganzen unermeßlichen Stadt.

Die Oxford- und Holbornstraße.

Ich verfolgte von hier in der geraden Richtung der Brücke auf die Stadtseite zu durch Vauxhallbridgeroad (Vauxhallbrückenstraße) einen weiten Weg hinter dem St. Jamespark und an der Ostseite des Hydeparks vorbei bis zum Anfang der Oxfordstraße in der Absicht, von hier aus die ganze Stadt in ihren Hauptstraßen bis zu meiner Wohnung zu durchgehen und durchzumustern. Die Oxfordstraße, fast eine Stunde lang, ist auch in Palästen, Shops und Bazar's nach der Regentsstraße eine der schönsten. Von dieser kam ich in die Holbornstraße. Hier in der Nähe von Holbornhill, wo sie von der sehr schönen breiten Faringdonstraße gekreuzt wird, trat ich der Hitze wegen in ein ganz hübsches Inn, und ließ mir zur Abwechslung einmal eine halbe Pinte Porter in einer kleinen offenen zinnernen Kanne geben, um mich zu erfrischen. Ich fand ihn aber eben so wenig gut, als am Tisch. Es galt nur noch eine Probe.

Von hier ging ich immer der Fortsetzung der Hauptstraße nach bei St. Paul vorbei zur Bishopsgatestraße, und erschöpft von dem bedeutenden Tagewerk und den

vielen Gängen bei dem anhaltend sehr warmen Wetter, kam ich in meinem Quartier an.

Das Sehenswertheste für mich, mir stets unvergeßlich, hatte ich in London in sechs Tagen in Augenschein genommen, und dem Volksleben in allen seinen Erscheinungen im öffentlichen Verkehr meine Aufmerksamkeit geschenkt. Ich beschloß deshalb, durch die Ermüdung zu sehr angegriffen, am letzten Tag, dem siebenten meines Aufenthalts, mich ordentlich auszuruhen und die Vorbereitungen zur Abreise am darauffolgenden Tage zu treffen. Dieß geschah am 27. Juni, wo ich, außer einigen Spaziergängen in die benachbarten Straßen, keine größern Touren mehr machte, und mich zu der Rückreise am folgenden Morgen in gehörigen Stand setzte.

Andere Reisende haben es gewöhnlich im Gebrauch, ihre Rückreise über Ostende durch Belgien, oder über Havre und Paris zu machen.

Allein einmal hatte ich keinen Ministerial- und Gesandtschaftspaß bei mir, und dann liebe ich den Brauch nicht, mich bei der Reise nach einem Ziel, wie Rotterdam und London, unterwegs noch mit Sehenswürdigkeiten aller Art zu überfüllen und der angenehmern Flußfahrt verlustig zu werden.

Rückreise.

Den 28. Juni morgens eilf Uhr fuhr ich mit demselben tüchtigen Dampfschiff, auf dem ich die Herreise gemacht, bei gleich herrlichem Wetter von dem St. Catharine-Wharf in London ab, und denselben Weg über die Nordsee ohne den geringsten Unfall oder Seekrankheitssymptome nach Rotterdam zurück, nur mit dem Unterschied, daß es rascher ging, weil wir günstigen Wind im Rücken hatten. Schon in der zwanzigsten Stunde, den andern Morgen gegen sieben Uhr, trafen wir in Rotterdam ein. Es wiederholte sich dasselbe unvergleichliche Schauspiel der Themsefahrt in der entgegengesetzten Richtung und bei geringem Wellenschlag und reinem Himmel die grandiose Ueberfahrt über die Nordsee. Beide allein sind für den Freund großer Naturscenen und zur Schau des ersten Welthandelshafens eine Reise nach London werth, und ich hatte hiebei nichts weiter zu beklagen, als keiner englischen Kriegsschiffe ansichtig geworden zu sein. Bei einer Spazierfahrt von London nach Sheerneß, und von da in den Medway nach Chatam, wo die großen Seearsenale und Vorrathshäuser für die englische Marine sind, hätte ich dieß

vielleicht erzielt, allein wegen Kürze der zugemessenen Zeit und bei der Möglichkeit, doch vielleicht kein großes Kriegsschiff, eine Fregatte oder ein Linienschiff anzutreffen, mußte dieß schon unterbleiben, und auf den Genuß der Schau eines solchen Riesen verzichtet werden. Der englischen Regierung würde es wohl ein Leichtes gewesen sein, den vielen Tausenden fremder Gäste diese Prachtschau in der Themse zu verschaffen, in welcher die größten Seeschiffe mindestens bis Woolwich hin hinreichendes Fahrwasser haben müssen.

Noch von Glück kann ich sagen, in London in der kurzen Zeit meines Aufenthalts so viel gesehen zu haben, denn von den strapaziösen Ermüdungen, welchen man dort jeden Tag ausgesetzt ist, wenn man etwas sehen will, macht man sich kaum einen Begriff. Fährt man im Wagen, so sieht man wenig oder nichts von den Straßen und ihrem Leben, und das Fußgehen hat, wenn man auch, wie ich, noch so gut zu Fuße ist, bei den großen Entfernungen und durch das furchtbare Getöse verdoppelte Ermüdung und Erschöpfung zur Folge.

Rotterdam.

Bei der Ankunft in Rotterdam kehrte ich in meinem frühern Gasthof ein, und ließ es mir da wohl sein. Eine wahre Erquickung war es mir, als ich wieder guten französischen Wein, und später auf dem Rhein guten Rheinwein billig zu trinken bekam. Die englischen Getränke, wahrscheinlich bei anderm Wetter dort sehr passend, labten nicht beim heißen Wetter, so wenig als das bayerische Bier in Rotterdam, von dem ich Abends wieder eine schlechte Probe in dem skandinavischen Kaffeehaus zu kosten bekam.

Im Gasthof lernte ich einen Holländer kennen, der, wie es in Holland häufig vorkommt, gut deutsch sprach. Ich hielt ihn, seinem Aeußern nach, für einen Geistlichen, wurde aber später inne, daß es ein Civilbeamter war, der in Batavia und Sumatra gewesen, und mir von seinen Seereisen vieles Interessante erzählte.

In der Menschenerkennung war ich überhaupt in Holland nicht glücklich, ich plauderte ebenso auf dem Dampfschiff nach Emmerich mit einem jungen Holländer, den ich für einen Civilbeamten hielt, und es zeigte

sich, daß es ein Pfarrvikar war, der eine Urlaubs-excursion machte.

Rheinfahrt. Die Gabeltheilung des Rheins.

Den nächsten Morgen am 30. Juni bestieg ich ein Dampfboot der Düsseldorfer Dampfschifffahrtsgesellschaft. Der Wirth des niederländischen Hofs kam noch auf das Schiff, um sich bei mir zu beabschieden, und mir s-ine Karte zu übergeben, und wir fuhren dann getrost gegen den Strom, den Leck und Rhein aufwärts, die kurze Tagreise langsam zurücklegend bis Emmerich, dem ersten preußischen Rheinstädtchen. Derselbe gewandte Kellner präsentirte sich mir auf dem Schiff, der bei der Herfahrt mich bedient, und kredenzte mir gegen Mittag ein gutes Déjeûner dinatoire mit einer trefflichen Bouteille Bordeaux.

Vor dem Eintritt in das preußische Gebiet war ich sehr achtsam auf die wahrhaft großartige Gabeltheilung des Rheins.

Der Rhein hat dort vor der Theilung eine Breite von mehr als 2000 Fuß und eine große Wasserfülle.

Die beiderseitigen Ufer sind nicht sehr hoch, hie und da mit Gebüsch versehen und etwas sandig.

Die Landzunge, die sich in die Gabel hinein erstreckt, ist ebenfalls mit Gebüsch bewachsen, aber sonst ganz flach, flacher als die Rheinufer in der Umgebung. Nicht unwahrscheinlich befinden sich unter dem Niveau des Stroms bei der Landzunge tellurische Hindernisse und Gestaltungen, die der Theilung förderlich sind. Plötzlich wie mit einem Zauberschlag spaltet sich der majestätische Strom in seiner gewöhnlichen langsamen imposanten Strömung in zwei Theile, den nach Norden fast in gerader Richtung fortfließenden Rhein, und in die etwas gegen Westen sich beugende Waal. Ersterer behält eine beträchtliche Breite, bekömmt aber stärkeres Gefäll und wird in seiner Strömung unruhiger, so daß die Fahrt aufwärts sehr langsam geht. Am unruhigsten und wildesten ist sie nach der zweiten Gabeltheilung auf dem Leck. Die Waal hat gleich bei der Theilung die ansehnlichere Breite, und wir sahen im Vorbeifahren ein Dreimastschiff mit vollen Segeln in sie einfahren. Wie die so ruhige Theilung des mächtigen Stroms — ein einziges Schauspiel.

In Emmerich, einem Städtchen hart am Rhein, dauerte es etwas länger mit der Zollvisitation, wie-

wohl sie auf dem Schiff vorgenommen wurde. Unter den Reisenden befand sich ein Engländer mit seiner Familie und mehreren kleinen Kindern mit ihren Gouvernantinnen, welche die Kabine vor dem Salon inne hatten.

Bei diesem war langes Anhalten, denn er hatte über 20 Kisten und Koffer bei sich, die alle durchvisitirt wurden.

Düsseldorf. Fahrt bis Mannheim.

Am 1. Juli ging die Fahrt bis Düsseldorf, vorbei an Wesel, wo ich nichts von einer Festung zu erkennen im Stande war, Ruhrort und Duisburg. Düsseldorf ist eine sehr schöne Stadt von der Rheinseite her wie im Innern mit einem herrlichen Schloßgarten in englischer Anlage. Hier sollten wir liegen bleiben bis zu Nacht und dann mit einem andern von Köln her kommenden Schiff die Rheinfahrt fortsetzen. Ich erging mich in der schönen Stadt und in dem Schloßgarten, kehrte dort in einer auch von preußischem Militär, von dem ein Infanterie- und ein Husaren-

Regiment in Düsseldorf garnisoniren soll, besuchten Restauration ein, und besuchte später, da ich wieder einmal die allgemeine Zeitung zu lesen wünschte, ein Kaffeehaus in der Stadt, wo ich sie zu lesen und dabei sehr guten Pisporter Moselwein zu trinken bekam.

Des Nachts um 11 Uhr kam das Dampfschiff von Köln an, es wurde umgepackt und abgefahren. Plötzlich, noch in der Nähe von Düsseldorf, gab es einen Halt, die Maschine stand still, und es war etwas am Dampfkessel gebrochen.

Wir erlebten dadurch ein Anhalten von ein paar Stunden, bis dem Schaden abgeholfen war, dann ging es aber frisch ohne sonstigen Unfall weiter.

Wir passirten am 2. Juli Köln, und kamen an diesem Tag bei trübem Wetter durch einen Theil der schönen Rheingegend bis Coblenz, wo übernachtet wurde. Ich brachte die Nacht auf dem Schiff zu, mit welchem den nächsten Morgen die Reise weiter bis Mainz gehen sollte. Mehrere Reisende folgten meinem Beispiel. In Bonn, wo die englische Familie mit ihrem vielen Gepäck ausstieg, hätte ich mit einem vorüberfahrenden Schnelldampfboote, das mehrere von unsern Passagieren aufnahm, noch denselben Tag bis Mainz kommen können, allein ich zog es vor, auf dem Schiffe zu bleiben.

Die Reise ging am 3. Juli des Morgens weiter unter Regen und bei trübem Himmel durch die pittoreskeste Rheingegend und durch den Rheingau, nach dessen Durchschiffung wir in Mainz anlangten, wo auch mein Reiseakkord sich endigte.

Den folgenden Tag am 4. Juli löste ich eine Salonkarte und setzte gegen Mittag die Reise auf einem Kölner Dampfschiff nach Mannheim fort, wo ich übernachtete.

Von Mannheim nach Heilbronn und Augsburg.

Am 5. Juli in aller Frühe fuhr ich mit der Eisenbahn nach Heidelberg, wo ich sogleich auf das Neckardampfschiff überging, und nach Heilbronn bei veränderlichem Wetter weiter reiste. Diese Fahrt ist etwas langwierig, weil man gegen den Strom, der ein starkes Gefäll hat, nur langsam vorwärts kömmt. Ich kehrte dort, Abends angekommen, in dem sehr guten und billigen der Anlände und dem Bahnhof nahegelegenen Gasthof „zur Eisenbahn" ein, übernachtete daselbst, und

den folgenden Tag, den 6. Juli, ging es mit der württembergischen Staatseisenbahn von Heilbronn über Stuttgart weiter nach Ulm, wo wir gegen Mittag eintrafen. Bei Ludwigsburg passirten wir den bekannten Asberg, ein auf einem ziemlich hohen Berge frei gelegenes festes Bergschloß, und auf der ganzen Route mehrere Tunnels; bei einem in der Nähe von Stuttgart dauert die Fahrt drei bis vier Minuten, bei allen aber wie auf der bayerischen Staatseisenbahn von Augsburg nach Nördlingen, fährt man in einen dunkeln Raum, in den kein Lichtstrahl dringt, bis man wieder zur Tageshelle herauskömmt. Dieses ist nicht angenehm, und ich dächte, man könnte ohne viele Weitläufigkeiten entweder für die Erleuchtung der größern Tunnels bei der Durchfahrt, oder für Anzündung der Laterne der Lokomotive sorgen.

Die württembergischen Eisenbahnwagen sind auf amerikanische Art mit einem Durchgang in der Mitte gebaut, fahren sich sehr bequem und gut in der zweiten Klasse, wie die bayerischen, nur ist man dort bei langen Beinen nicht so eingesperrt und eingepackt.

Die Bahn mit geneigter Ebene bei der hohen Geislinger Steige gegen Ulm zu ist ein schönes Bauwerk, größtentheils durch Felsen gesprengt, und man

kömmt sehr gut und unmerklich auf die Höhe, nur durch eine einzige pferdekräftigere Lokomotive gezogen.

In Ulm im Kronprinzen ruhte ich mich nach Tisch etwas aus, besuchte dann noch Nachmittags die sogenannte Wilhelmshöhe an der Donau, einen Reunionsplatz der Ulmer, wo Militärmusik war, und kehrte Abends zehn Uhr mit dem Eilwagen von Ulm nach Augsburg zurück, wo ich den folgenden Tag, den 7. Juli in der Frühe nach einer Abwesenheit von zweiundzwanzig Tagen glücklich wieder eintraf.

Inhalt.

Druck von J. P. Himmer in Augsburg.